

Grand Prix von Spanien

**Exklusiv in
Deutschland**

Bonner Forschungsauftrag

Neue Autos

Test Alfa Romeo Alfetta 1.6

Test Ford Escort Sport

Fahrbericht Peugeot 504 Coupé V6

Autos sollen leiser werden

Tempo-Kontrolle Was nützen Radar-Warngeräte?

Test VW Polo





JUNGS, IHR WART
HEUTE WIEDER KLASSE!

Stammtisch



Geständnis eines Kommissars



Ferdinand Simoneit

Da fuhr Rudi, der 17jährige Sohn eines Kollegen, auf seiner Herkules durch die Hauptstraße seiner Heimatstadt Waiblingen. Rudi suchte seine Freundin Monika. Er fand sie nicht und fuhr darum zweimal die Straße auf und ab, bis er der Besatzung eines Streifenwagens gerade in dem Moment auffiel, als er Monika entdeckt hatte. Die Beamten hielten ihn an, hießen ihn abzusteigen und belegten ihn mit einer Strafe von zehn Mark – Begründung: „Unnützes Hin- und Herfahren.“

Was im vergangenen Jahr noch wie der Übereifer württembergischer Streifenbeamter aussah, wird am 1. Juli bundesdeutsche Wirklichkeit. Verkehrsminister Gscheidle hat nach langem Hin und Her den neuen

Verwarnungsgeld-Katalog vom Kanzler absegnen lassen und dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet. Den ersten Entwurf hatte der Minister gestoppt, weil er seine Forderung nicht erfüllt sah, Formalverstöße – wie das Parken auf Geh- und Radwegen ohne Verkehrsbehinderung – möglichst unverändert niedrig zu ahnden, nämlich mit nur fünf Mark, und die Erhöhungen auf „gefahrenträchtige Verstöße“ zu beschränken.

Von zehn auf 20 Mark steigt ab Juli die Strafe zum Beispiel für verbotenes Halten in zweiter Reihe, für Nichtbeachtung des Stopzeichens und für mangelhafte oder fehlende Warnzeichen bei Pannen. Zehn oder 20 Mark kostete bisher das verbotene Halten auf der Autobahn – jetzt sind 40 Mark fällig. Neu hinzugekommen sind Verstöße – Strafe 40 Mark – wie Behinderung von Einsatzwagen der Polizei und Rudis jugendliches Delikt, „unnütz hin- und herzufahren“. Ab Juli werden Strafzettel also teuer und sich wohl auch noch vermehren.

Schon immer hatten wir Autofahrer den Verdacht, die Polizei messe die Leistungsfähigkeit ihrer Beamten auch daran, wie viele Mandate sie den Verkehrsteilnehmern verschrieben; natürlich wurde jedesmal dementiert. Nun aber gestand im Pressezentrum des Düsseldorfer Landtages Polizeihauptkommissar Klaus Schlicht, „daß Polizisten bevorzugt befördert werden, die viele Strafanzeigen von ihren Streifengängen mitbringen“. Einzelne Dienststellen führten sogar Strichlisten; Beförderungen würden abgelehnt mit der Begründung, „zu wenig gebührenpflichtige Verwarnungen herangeschafft“ zu haben.

Wieder bestritten die Innenminister der Länder, nur Baden-Württemberg gab zu, hier führe die Polizei „Check-Tagebücher“, die korrekt wiedergäben, wie viele Strafzettel jeder Beamte „verkauft“ habe. Allein in Freiburg/Breisgau haben die Pseudo-Sheriffs, die 25 Männer des Gemeindevollzugsdienstes, 1974 genau 121 277 „blaue Scheine“ ausgestellt, 1973 waren sie mit 57 734 ausgekommen.

Wer als Autofahrer zum Schaden seiner Umwelt versagt, muß natürlich mit Bestrafung rechnen. Aber permanente Strafzettel-Wettbewerbe – bester Beamter: Wer die meisten Scheine macht – sind unter dem Niveau unserer Polizei. Sicherheit verlangt der Bürger von den Beamten, die nicht die gefährliche Straßenkreuzung verlassen und in der Nebenstraße Verkehrssünder suchen sollten. Deutschlands Hauptwachmeister haben es nicht nötig, ihr Können in Strichlisten bestätigt zu erhalten.

Erster Test: VW Polo



VW Polo



Beschleunigungsmessung

Wolfsburgs Kleinster, der neue Polo mit 900 ccm Hubraum und 40 PS, soll Großes vollbringen: im Kleinwagenbereich die Vorherrschaft der Importwagen brechen und gleichzeitig die leeren Kassen des VW-Konzerns auffüllen helfen. Ob der jüngste Volkswagen das Zeug dazu hat, klärt ein ausführlicher Testbericht.

Seite 28

Mehr Ruhe heißt das nächste Ziel

Nach den Schwerpunkten Abgasentgiftung und Unfallsicherheit kommt ein neues Entwicklungsziel auf die Automobilindustrie zu: Die Autos sollen leiser werden. Welche technischen Probleme es dabei zu lösen gilt, schildert Dieter Korp auf Seite 70



Fahrgeräusch-Messung

Für lange Reisen



Becker

Sind die großen Auto-Atlanten bessere Reisebegleiter als die handlicheren Kompaktausgaben? Clauspeter Becker prüfte und wertete das Angebot.

Seite 108

Für harte Männer



Rallycross-Käfer

Eine relativ junge Motorsportvariante wird auch in Deutschland zunehmend populärer: Rallycross. Verbissene Kämpfe Mann gegen Mann sorgen für spannende Rennen.

Seite 128

Editorial	
Geständnis eines Kommissars	3
Leserbriefe	22
Impressum	22
Vorschau	160
Car-toon	162
Magazin	
Nachrichten	6
Die bestandene Probe	
Richtgeschwindigkeit 130 macht die Autobahnen sicherer.	8
VW vor VW	
Marktbericht März 1975	10
Die hilflosen Helfer	
Warum Bundeswehr-Hubschrauber bei Verkehrsunfällen so selten eingesetzt werden.	11
„Eine Mode wie der lange Rock“	
Sechszylinder-Modelle aus Frankreich – Trend zur Größe?	12
Graf Rossi fährt für Alabama	
Mit amerikanischer Zulassung: Renn-Porsche 917 für die Straße	14
Der Kraftakt	
Aufstieg und Niedergang des Volkswagenwerkes (vierter und letzter Teil): die Ära Schmücker.	16
Führerscheine mit Vollpension	
Wie gut sind Ferienfahrschulen?	20
Test und Technik	
Spartaner	
Test VW Polo: neues Modell mit 900 ccm und 40 PS.	28
Kinder-Sicherung	
Zubehör-Besprechungen: Kindersitze, Vollvisierhelm, automatischer Garagenöffner, Plastglanz, Formel 1-Modellbausatz, Auto-Schampoo, Mehrzweckschlüssel.	40
Frischer Wind	
Fahrbericht Peugeot 504 Coupé und Cabrio: jetzt mit sechs Zylindern und 136 PS.	48
Nummer kleiner	
Test Alfa Romeo Alfetta 1.6: preisgünstigere Alfetta-Version mit 1600 ccm-Motor.	54
Harter Bursche	
Test Ford Escort Sport: 84 PS-Motor, beinharte Federung, günstiger Preis.	60
Fünfkampf	
Kurztest Volvo 264 GL: wahlweise auch mit Fünfganggetriebe.	69
In aller Stille	
Bonner Forschungsauftrag: Autos sollen leiser werden.	70

Lehrstunde bei Nacht Testtagebuch: Wie ein Redakteur von auto motor und sport erste Rallye-Erfahrungen sammelte.	77
Nachrichten aus der Technik	78
Arthur Westrups Fragestunde	78
Ratgeber	
Achtung Radar Tempo-Kontrolle: Was nützen Radar-Warngeräte?	84
Rostige Zeiten Ratschläge für Gebrauchtwagen-Käufer: Renault 4.	88
Kriech-Erklärung Richtiges Verhalten im Stau verhindert Schäden am Auto.	92
Mehr-Wert Rechtsschutzversicherungen: höhere Prämien, verbesserte Leistungen.	96
Leser über ihre Autos VW Scirocco TS, Volvo 145 L, Honda Civic, Renault 5 TL, Opel GT/J, Sunbeam 1250, Fiat 127.	98
Auto und Freizeit	
Guter Ton Da kommt nicht jeder hin (3): Weinsberger Töpferzentrum Hasenmühle.	102
Reise-Nachrichten	104
Stiefel für Kenner Ein Reiseführer für Naturbetrachter.	106
Bildung an Bord Was bieten große Auto-Atlanten?	108
Runter kommen Sie immer Tauchen: Faszination unter Wasser.	114
Sport	
„Uns fehlen Rennstrecken“ Interview mit BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch.	120
Zweiter Anfang Ex-Brabham-Konstrukteur Ron Tauranac hat einen neuen Formelwagen konstruiert.	124
Sport-Nachrichten	126
Cross und quer Die permanente Sonderprüfung: Rallyecross.	128
Keine Extrawürste Hermann Lang 21 Jahre nach seinem letzten Rennen.	132
Giftmücken Rennen mit Midgets: Volksvergnügen in Amerika.	136
Fluch der bösen Tat Grand Prix von Spanien: schwerer Unfall nach Veranstalter-Terror.	139

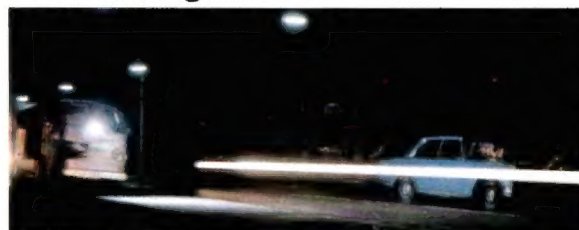
Ein Rennwagen für die Straße

Für Porsche war der 917 ein einzigartiges, fast unbezwingbares Sportauto, das drei Weltmeisterschaften gewann. Für den Grafen Rossi de Montelera, Miteigner des Martini-Konzerns, wurde daraus ein einmaliges Privatauto: Er veränderte den Rennwagen nur geringfügig und fand im US-Staat Alabama eine Zulassungsbehörde, die den Betrieb des Rossi-Porsche im öffentlichen Verkehr erlaubte. **Seite 14**



Rossi-Porsche 917

Vom Blitz getroffen



Radarkontrolle

Seit es Radarkontrollen gibt, fragen sich Autofahrer, wie sie dem Blitz aus dem Hinterhalt entgehen können. Bieten die immer wieder angebotenen Radar-Warngeräte Schutz vor bösen Überraschungen? **Seite 84**

Boykottdrohungen und Terror in Spanien

Mehr Sicherheit für sich selbst und die Zuschauer forderten die Grand-Prix-Fahrer beim vierten Weltmeisterschaftslauf in Spanien. Massive Drohungen der Veranstalter und der eigenen Teamchefs verhinderten zwar den Boykott der Fahrer, beschworen aber einen der schwersten Unfälle im Grand-Prix-Sport herauf. Heinz Prüller berichtet aus Barcelona. **Seite 139**



Lauda, Fittipaldi, Prüller (Mitte).

Neue Autos in der Kritik



Alfetta 1.6



Peugeot 504 Coupé



Ford Escort Sport

Zwei Tests und ein Fahrbericht gelten automobilen Neuerscheinungen: der Alfa Romeo Alfetta 1.6, die mit dem Motor der Giulia eine betont wirtschaftliche Variante des Alfa-Fahrens offeriert; dem Peugeot 504 Coupé, das durch den von Renault, Peugeot und Volvo gemeinsam entwickelten Sechszylinder-V-Motor aufgewertet wurde; und dem Ford Escort Sport, der mit 1600 ccm Hubraum und 84 PS das zur Zeit stärkste Modell dieser Baureihe ist. **Seite 48**

Nachrichten

Stokes am Stock

Die krisengebeutelte British Leyland Motor Corporation, Englands größter Automobilproduzent, wird verstaatlicht. Schon geraume Zeit konnte der Vorstand keine wichtigen Entscheidungen mehr allein treffen, nachdem die Regierung einen 275 Millionen-Mark-Kredit zugesichert und dafür staatliche Kontrolle gefordert hatte. Insgesamt, so wird geschätzt, benötigt die Automobilfirma in den



Staatsgefährdet: Lord Stokes

nächsten sieben Jahren noch etwa 5,6 Milliarden Mark zum Überleben. Vorstandsvorsitzender Lord Stokes, der im Dezember 1974 den Offenbarungseid leisten und um staatliche Hilfe bitten mußte, sieht der Entwicklung besorgt entgegen: Mit der Verstaatlichung wächst auch der Einfluß der Gewerkschaften, die am kritischen Zustand von British Leyland nicht unschuldig sind.

Zwei Jahre Garantie für 60 Mark

Der Verdoppelung der Garantiezeiten durch Ford begegnen Händler konkurrierender Fabrikate mit eigenen Sonderaktionen. Zum einheitlichen „Vorsorgepreis von 60 Mark“ bietet die Münchner Firma Opel Wickenhäuser ab 1. Mai 1975 ihren Kunden für alle Opel-Modelle eine Garantieverlängerung von sechs auf 24 Monate oder 25 000 Kilometer an. Die Garantie gilt für alle auftretenden Mängel an Motor, Getriebe und Fahrwerk.

Alfasud als Kombi

Alfasud Giardinetta heißt eine Kombiversion des Alfasud, die ab Mai in Italien und voraussichtlich ab Herbst auch in der Bundesrepublik angeboten wird. Technisch entspricht der neue Kombi der Alfasud-Limousine. Er gerät mit Kombi-Karosserie um vier Zentimeter länger und 55 Kilogramm schwerer als die Limousine. Das Ladevolumen beträgt nach Werksangabe 600 Liter, bei umgeklappter Rücksitzlehne vergrößert sich der Laderaum auf 1300 Liter.



Ab Herbst in Deutschland: Alfasud-Kombi Giardinetta

Ab 1. Januar 1976: Gurt-Nachrüstung wird Pflicht

Herstellern von Sicherheitsgurten winkt ein Boom: Ein Entwurf des Bundesverkehrsministeriums sieht gleichzeitig mit der geplanten Anschnallpflicht zum 1. Januar 1976 auch eine Nachrüstpflcht älterer Autojahrgänge mit Dreipunktgurten vor.

Betroffen sind Autos, die zwischen dem 1. April 1970 und dem 1. Januar 1974 gebaut wurden (seither müs-

Verwarnungsgeld: bei Gefährdung teurer

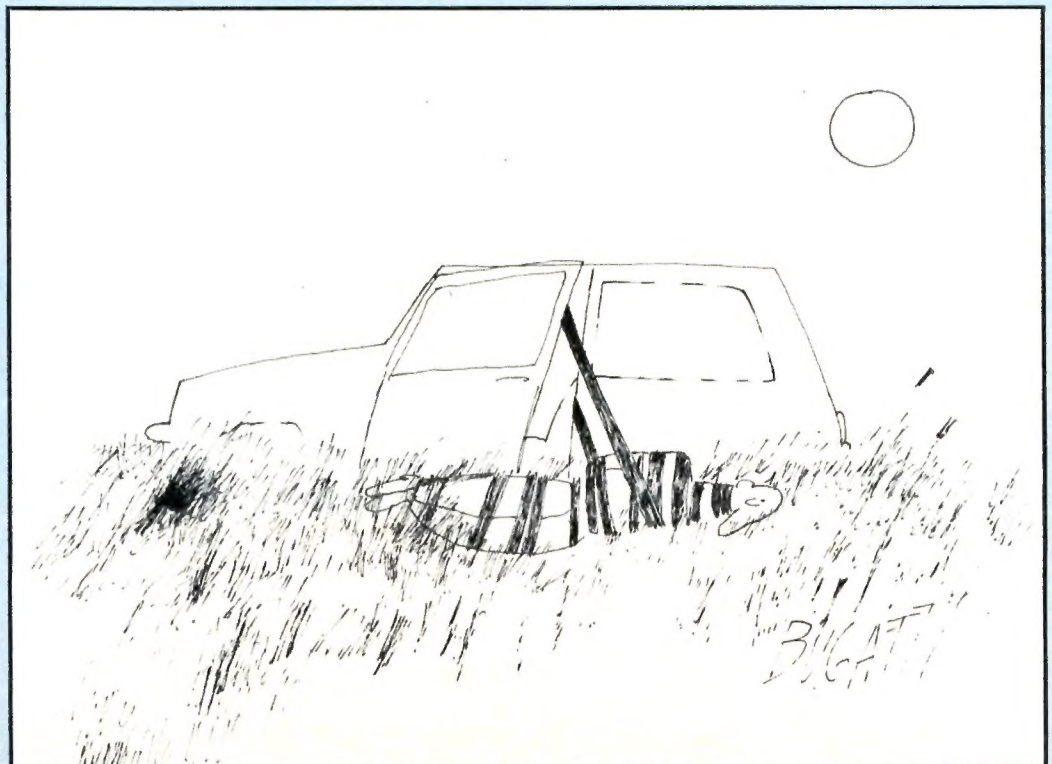
Am 1. Juli 1975 wird der neue Verwarnungsgeldkatalog gültig, der vor allem für gefahrenträchtige Vergehen im Straßenverkehr härtere Strafen vorsieht. Vorausgegangen war eine mehrfache Änderung des umstrittenen Katalogs, der ursprünglich eine generelle Aufstockung aller Vergehen vorsah. Erst die dritte Fassung erfuhr nach gründlicher Überarbeitung Billigung von Ländern, Opposition und Bundesverkehrsministerium.

Ordnungswidrigkeit

bisher

neu

Halten auf Autobahnen	10,—	40,—
Halten in zweiter Reihe	10,—	20,—
Parken auf Gehwegen mit Behinderung	10,—	20,—
Parken in zweiter Reihe	20,—	30,—
Unterlassenes Blinken	10,—	20,—
Fahren nur mit Standlicht	10,—	20,—
Behindern von Einsatzfahrzeugen (Polizei, Feuerwehr)	—	40,—
Unnützes Hin- und Herfahren	—	40,—
Nichtbeachten des Stop-Zeichens	10,—	20,—
Überziehen des TÜV-Termins bis zu vier Monaten	20,—	30,—
Starke Abgas- und Lärmentwicklung	20,—	40,—



sen alle Neuwagen serienmäßig mit Gurten versehen sein). Vorher gebaute Wagen sollen von der Vorschrift ausgenommen werden, weil der Gurteinbau in vielen

Mit Dreipunktgurten nicht ausrüstbar sind unter anderem:



Citroen 2 CV vor Baujahr 1964



VW Käfer vor Baujahr 1967



VW 1500/1600 vor Baujahr 1967



Opel Kadett vor Baujahr 1968



Mercedes 180 D

Fällen technisch nicht möglich ist.

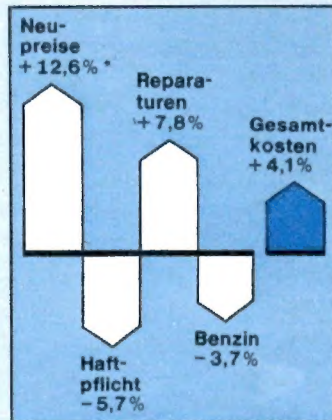
Die Nachrüstaktion soll bis Ende 1977 abgeschlossen werden: Autos, die nach dem 1. Januar 1976 zum TÜV müssen, werden nur mit

Gurten als verkehrstüchtig entlassen.

Derzeit sind etwa 53 Prozent der deutschen Personenwagen und Kombis mit Gurten ausgerüstet, Ende 1977 werden es nach Schätzungen des Verbandes der Haftpflichtversicherer 96 bis 97 Prozent sein.

Autokosten: langsamer bergauf

Im ersten Quartal 1975 stiegen die Auto-Unterhaltskosten erstmals seit fünf Jahren langsamer als die Lebenshaltungskosten. Gegenüber März 1974 kletterte der



Index der Autokosten um 4,1 Prozent (Anstieg der Lebenshaltungskosten plus 5,9 Prozent), obwohl sich die Neuwagenpreise innerhalb eines Jahres um 12,6 Prozent und die Reparaturkosten um 7,8 Prozent erhöhten. Benzinspreis und Versicherungsprämien, die seit März 1974 um durchschnittlich 3,7 bzw. 5,7 Prozent sanken, verursachten die Dämpfung der Kostensteigerung.

Experten-Meinung

„... werden die Abgase mit etwa 80 000 Umdrehungen hoch verdichtet unter einem Druck von bis zu 1,5 atü in den Zylinder gepreßt und erneut verbrannt – daraus resultiert die kolossale Mehrleistung.“

Harm Clüver in „Welt am Sonntag“ über die Arbeitsweise des Porsche-Turboladers.

Fahren ohne Gurt: Höchststrafe 40 Mark

Verstöße gegen die Gurtspflicht sollen nach dem Verwarnungsgeldkatalog mit maximal 40 Mark geahndet werden. Für Taxen, Mietwagen, Lieferanten von Haus zu Haus, beim Rückwärtsfahren und auf Parkplätzen gilt die Gurtpflicht nicht.

Auto im Fernsehen

ARD

Der 7. Sinn
Frau am Steuer.
Freitag, 9. Mai,
22.00 Uhr.

ZDF

Die Sport-Reportage
Formel-1-WM-Lauf.
Sonntag, 11. Mai,
17.02 Uhr.

ARD

Die Sportschau
Motorrad: WM-Läufe auf dem Hockenheim-Ring.
Sonntag, 11. Mai,
19.20 Uhr.

ARD

Der 7. Sinn
Urlaubsvorbereitungen I.
Freitag, 16. Mai, 21.50 Uhr.



Entlastet Bahn: Seibert

den Bundestag dazu bei, die Mitglieder seiner Gewerkschaft zu entlasten: Er benutzt zur Fahrt vom Wohnort Langen, Kreis Offenbach, zum Arbeitsplatz Bonn unentwegt den eigenen Mercedes, „weil die Bahn an mir ja ohnehin nichts verdient“.

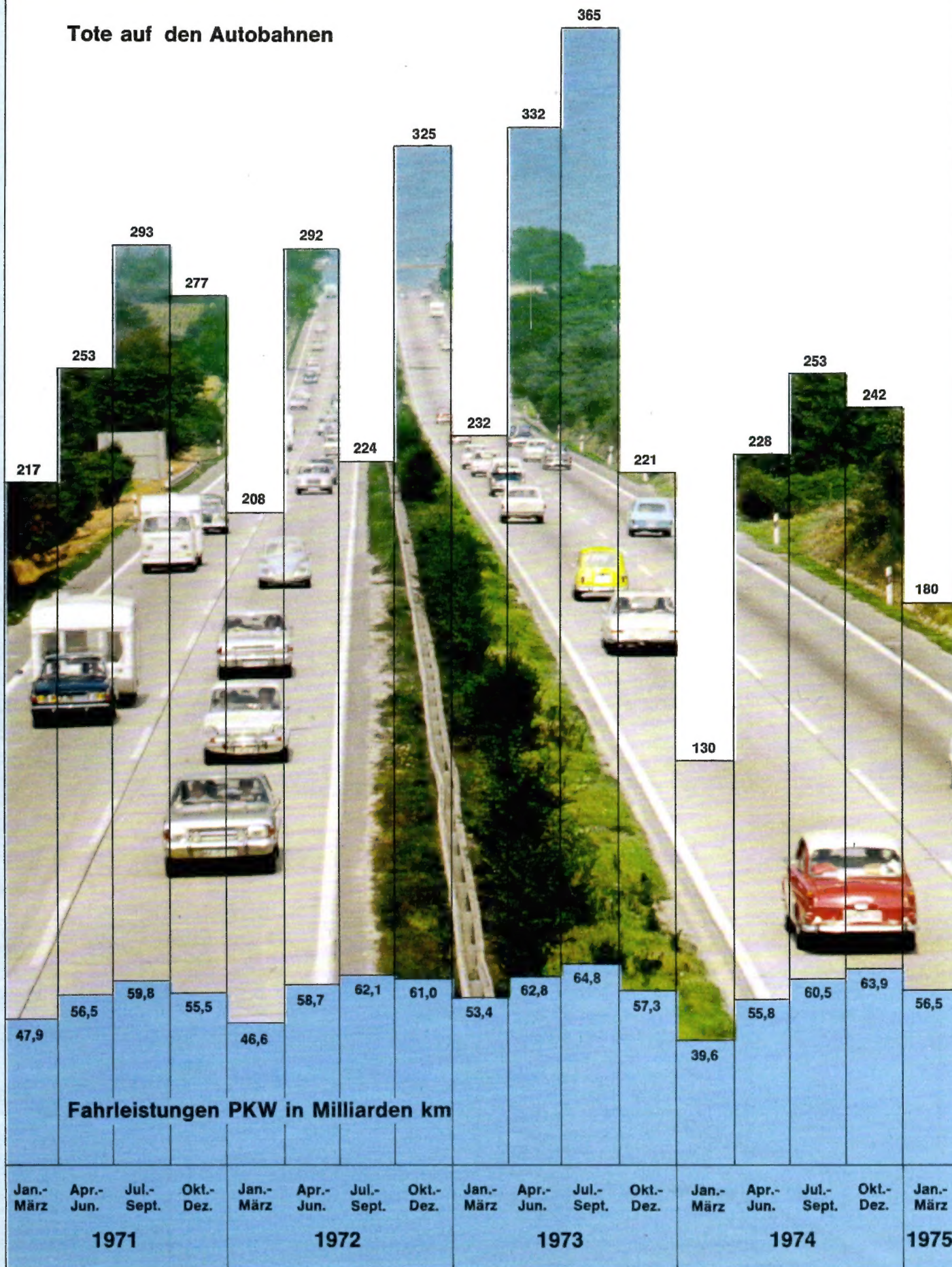
Pehr G. Gyllenhammar, 40, Volvo-Konzernherr, gibt in gestenreichem Gespräch gelegentlich eine persönliche Marotte preis: Unter zurückrutschenden Ärmeln werden an beiden Handgelenken Armbanduhren sichtbar. Eine zeigt jeweils schwedische Zeit an, die andere



Kompromißbereit: Volvo-Chef Gyllenhammar

gültige Ortszeit am momentanen Aufenthaltsort irgendwo in der Welt. Von gelegentlich mangelhafter Synchronisation beider Chronometer zu Hause in Schweden läßt Gyllenhammar sich nicht aus der Ruhe bringen: „Wenn sie unterschiedliche Zeit anzeigen, dann wähle ich einen Kompromiß.“

Tote auf den Autobahnen



Die bestandene Probe

Richtgeschwindigkeit 130 macht die Autobahnen sicherer.

Von Uwe Brodbeck

Zur Erinnerung: Am 14. März 1974 endete um Mitternacht nach 15wöchiger Dauer das energiebedingte Spartempo 100 km/h auf Autobahnen – seitdem gilt Richttempo 130 km/h. Die Bundesregierung entschied sich dafür, die unverbindliche Richtgeschwindigkeit in einem bis September 1977 befristeten Großversuch zu erproben. Gleichzeitig deklarierte sie 700 Kilometer Autobahnabschnitte als Teststrecken mit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Erfahrungen mit dem Versuch werden über künftige Geschwindigkeits-Vorschriften entscheiden.

Ein Jahr Richtgeschwindigkeit gibt erste Gelegenheit, Zwischenbilanz zu ziehen. Fazit: Die Richtgeschwindigkeit hat die Unfallsituation auf bundesdeutschen Autobahnen positiv beeinflusst.

Ohne die atypischen Monate November 1973 bis März 1974 mit Sonntagsfahrverbot, Tempo 100 km/h auf Autobahnen, stark reduzierten Fahrleistungen und Benzinknappheit zum Vergleich heranzuziehen, ergab sich ein deutlicher Rückgang: Von April 1972 bis März 1973 starben auf den Autobahnen 1173 Menschen, von April 1974 bis März 1975 gab es 903 Tote. Das sind bei nahezu identischen Fahrleistungen 270 Tote (= 23 Prozent) weniger.

Nachdem in den Monaten Juni und Juli 1974 noch 19,1 und 41,4 Prozent weniger Menschen auf Autobahnen starben, verzeichnet die Statistik für August 1974 einen relativ schwachen Rückgang von 4,0 Prozent. Dafür gibt es zwei Gründe: Die Fahrleistungen nahmen wieder rapide zu, und es war Hauptreisezeit, so daß besonders die Fernstrecken übermäßig stark frequentiert wurden.

Die anhaltend positive Entwicklung war besonders im ersten Quartal 1975 zu

verspüren, als es trotz winterlichen Wetters weniger Kollisionen als im Vergleichszeitraum des Jahres 1973 gegeben hat – der Rückgang beträgt 26 Prozent.

Aussagekräftig werden diese Unfallzahlen erst in Zusammenhang mit den Fahrleistungen: Wird wenig gefahren, gibt es wenig Unfälle.

Diese Regel war denn auch der Grund für extrem niedrige Unfallzahlen wäh-

Bilanz von 51 Monaten					
Auf den deutschen Autobahnen starben im Jahr	1971	1972	1973	1974	1975
Januar	75	62	77	29 ¹⁾	57 ²⁾
Februar	63	56	73	35 ²⁾	50 ²⁾
März	79	90	82	66 ²⁾	73 ²⁾
April	78	91	101	74	
Mai	98	112	121	65	
Juni	77	89	110	89	
Juli	113	141	145	85	
August	84	87	101	97	
September	96	96	119	71	
Oktober	98	134	93	80	
November	90	96	73 ¹⁾²⁾	88	
Dezember	89	95	55 ¹⁾²⁾	74	
Tote	1040	1149	1150	853	

¹⁾ Fahrverbot an Sonntagen, ²⁾ Krisentempo 100, ³⁾ vorläufige Zahlen.

rend der Krisenmonate November 1973 bis März 1974. ADAC-Chefstatistiker Hans-Joachim Vorholz: „Synchron zu den Fahrleistungen reduzierten sich auch die Unfälle.“

Eine Analyse der Unfälle pro 100 Millionen Fahrkilometer weist aus, daß es 1974 pro 100 Millionen gefahrenen Kilometern auf Autobahnen 1,88 Tote, auf Bundesstraßen 4,88 und innerhalb geschlossener Ortschaften 9,10 Verkehrstote gab. Die Chance, tödlich zu verunglücken, ist mithin auf Stadtstraßen 4,8mal höher als auf Autobahnen.

So gut haben Autobahnen nicht immer

in den Verkehrsrechnungen abgeschnitten: 1964 weist die Statistik noch 4,31 Autobahntote auf je 100 Millionen Fahrkilometer aus, zehn Jahre später reduzierte sich die Zahl auf 1,88 Getötete. Im gleichen Zeitraum wuchs das Autobahnnetz um 80 Prozent, die Fahrleistungen nahmen um 138,2 Prozent zu.

Auch ein Vergleich mit den USA, wo auf den Fernstraßen geringere Verkehrsdichte herrscht und eine Höchstgeschwindigkeit von 55 Meilen (88 km/h) zu beachten ist, fällt für die deutschen Autobahnen günstig aus. Hans-Joachim Vorholz: „1974 hatten die Amerikaner pro 100 Millionen Fahrkilometer 2,2 Verkehrsoffer.“

Ungeklärt sind noch die Verhältnisse auf den insgesamt 700 Kilometer langen Teststrecken mit Höchsttempo 130 km/h, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht werden. Die Zeit für eine Aussage ist zu kurz, viele Teststrecken wurden erst Ende 1974 eingerichtet. Konkrete Ergebnisse sind frühestens im Sommer 1977 zu erwarten.

Ob die gewonnenen Ergebnisse dann Beweiskraft haben werden, wird stark angezweifelt. Ministerialrat Dieter Felke vom hessischen Verkehrsministerium hält den Limit-Versuch für „nett, aber unnötig“, und auch Pressereferent Manfred Langendorf vom Innenministerium in Hessen äußert Zweifel: „Auf den kurzen Testabschnitten verändert ein einziger schwerer Unfall doch die ganze Statistik.“

Ein typisches Beispiel: Auf der Autobahn bei Rastatt zermalmte ein 50 km/h schneller Lastzug einen am Stauende stehenden Wagen. Dabei gab es fünf Tote – eine 500prozentige Zunahme der Totenstatistik auf diesem Autobahnabschnitt.

VW vor VW

Marktbericht März 1975.

Golf und Passat waren im März die Verkaufsschlager auf dem Inlandsmarkt. Die beiden VW-Modelle kamen auf die Plätze eins und zwei in der monatlichen Bestsellerliste und erreichten mit zusammen 33 609 Verkäufen fast die Verkaufsziffer des gesamten Opel-Programms (35 960). Mit 22,1 Marktanteil knüpfte Wolfsburg an frühere Zeiten an.

Die größten Fortschritte machte jedoch Ford: Die Kölner verkauften im März

1975 gut 80 Prozent mehr Neuwagen als im gleichen Monat 1974. Escort und Taunus trugen mit Zuwachsraten von 207,2 bzw. 95,7 Prozent maßgeblich zu diesem Aufschwung bei.

Einen überdurchschnittlichen Zuwachs (+ 38,4 Prozent) verzeichnete auch BMW. Mit einem Absatz von 2257 Exemplaren war das neue Modell 1502 innerhalb der 02-Baureihe am beliebtesten. Da sich auch die 520-Reihe gegenüber dem Vorjahr um rund 30 Pro-

zent besser verkaufte, konnte BMW im März tausend Autos mehr absetzen als die beiden erfolgreichsten Importfabrikate Fiat und Renault.

Der Geschäftsgang war für die deutschen Hersteller günstiger als für die Ausländer. Der Importanteil sank von 26,9 im März 1974 auf 24,8 Prozent im März 1975. Was den Ausländern fehlte, waren attraktive Modelle, die mit den neuen Typen aus Wolfsburg, Ingolstadt und Köln konkurrieren können.

Hersteller	März 1975	März 1974	Veränd. in % *	Hersteller	März 1975	März 1974	Veränd. in % *	Hersteller	März 1975	März 1974	Veränd. in % *
Alfa Romeo	3 492	1 560	+ 123,8	127	2 235	2 814	- 20,6	Peugeot	5 432	4 227	+ 28,5
Audi NSU	16 527	17 177	- 3,8	128	2 666	3 748	- 28,9	Porsche	307	201	+ 52,7
Audi 50	5 794	—	—	131	2 180	—	—	Renault	11 237	12 892	- 12,8
Audi 80	6 003	10 860	- 44,7	132	2 422	897	+ 170,0	R 4	3 616	5 137	- 29,6
Audi 100	4 567	6 168	- 26,0	Sonstige	468	1 498	—	R 5	2 439	2 331	+ 4,6
Sonstige	50	10	—	Polski-Fiat	42	94	- 55,3	R 6	1 118	1 705	- 34,4
NSU	113	139	- 18,7	Ford	26 745	14 828	+ 80,4	R 12	1 366	1 504	- 9,2
Autobianchi	399	457	- 12,7	Escort	8 105	2 368	+ 207,2	R 15	284	306	- 7,2
BMW	12 171	8 794	+ 38,4	Capri	2 087	2 478	- 15,8	R 16	2 009	1 478	+ 35,9
1502	2 257	—	—	Taunus	10 603	5 418	+ 95,7	R 17	140	228	- 38,6
1602	1 660	1 518	+ 9,4	Consul	2 211	3 269	—	Sonstige	265	203	—
1802	1 565	1 735	- 9,8	Granada	3 273	593	—	Skoda	471	308	+ 52,9
2002	1 325	1 188	+ 11,5	Sonstige	466	432	—	Toyota	1 008	734	+ 37,3
518/520	3 009	2 233	+ 34,8	Honda	86	271	- 68,3	1000	218	—	—
525/528	1 344	1 122	+ 19,8	Lada	485	—	—	Corolla	130	294	- 55,8
2500	407	379	+ 7,4	Leyland/Innocenti	1 204	711	+ 69,3	Carina/Celica	200	242	- 17,4
2800	19	52	- 63,5	Mazda	415	—	—	Sonstige	460	198	—
3.0/3.3 L	478	416	+ 14,9	Mercedes-Benz	18 300	15 981	+ 14,5	Volkswagen	45 733	40 794	+ 12,1
Sonstige	107	151	—	200, 230 4	5 358	3 472	+ 54,3	Käfer	6 646	17 533	- 62,1
Chrysler/Simca	6 054	7 301	- 17,1	200 D, 220 D, 240 D	7 732	6 896	+ 12,1	Golf	19 330	—	—
Citroen	5 091	4 330	+ 17,6	230 6, 250, 280,	—	—	—	Passat	14 279	18 071	- 21,0
2 CV	1 442	2 217	- 35,0	280 E	2 068	2 450	- 15,6	K 70	428	1 326	- 67,7
Dyane	191	287	- 33,4	280 S, SE, 350 SE,	—	—	—	Scirocco	2 803	—	—
Ami	36	83	- 56,6	450 SE	2 353	2 723	- 13,6	VW-Porsche	61	194	- 68,6
GS	2 302	1 327	+ 73,5	280 SL, 350 SL,	—	—	—	Sonstige	2 186	3 670	—
ID/DS 19-23	269	378	—	450 SL	293	159	+ 84,3	Volvo	1 471	869	+ 69,3
CX	724	—	—	Sonstige	496	281	—	242/244	958	691 ¹⁾	+ 38,6
Sonstige	127	38	—	Opel	35 960	34 361	+ 4,7	245	160	107 ²⁾	+ 49,5
DAF	1 093	1 253	- 12,8	Kadett	14 182	16 073	- 11,8	264	157	47 ³⁾	+ 234,0
Datsun	1 233	1 150	+ 7,2	Rekord	11 314	10 185	+ 11,1	Sonstige	196	24	—
Fiat	11 554	11 413	+ 1,2	Manta	1 279	1 409	- 9,2	Sonst. Deutsche	22	181	—
Fiat/Italien	11 303	10 863	+ 4,1	Ascona	7 867	5 989	+ 31,4	Sonst. Ausländer	578	1 066	—
SEAT/Spanien	191	550	- 65,3	Commodore	857	489	+ 75,3	Gesamt:	207 110	180 953	+ 14,5
Zastava/Jugosl.	60	—	—	Diplomat, Admiral	215	127	+ 69,3				
Fiat 500	95	320	- 70,3	Sonstige	246	89	—				
126	1 488	2 136	- 30,3								

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt. — ¹⁾ 142/144; ²⁾ 145; ³⁾ 164.

Die hilflosen Helfer

Warum Bundeswehr-Hubschrauber bei Verkehrsunfällen so selten eingesetzt werden.

Mindestens zweimal im Monat mißachtet der Hubschrauberpilot und Oberleutnant Rainer Gliss* die Dienstvorschrift und rettet einem Zivilisten das Leben.

Gliss gehört einem von 16 Spezialkommandos der Bundeswehr an, die unter dem Kürzel SAR (= Search and Rescue) firmieren. Vorwiegend mit Helikoptern ausgerüstet und zwischen der Insel Westerland und dem badischen Bremgarten stationiert, versehen sie den militärischen Rettungsdienst für die Truppe.

Der streng organisierte Soldatenservice (beispielsweise sind die Einsätze auf höchstens 80 Kilometer Entfernung zum nächsten Bundeswehrkrankenhaus beschränkt) wird freilich ständig unterminiert – von den Soldaten selbst.

Denn obgleich die grünroten Militär-Helikopter für Zivilpersonen offiziell nur „unter dem Gesichtspunkt der dringenden Nothilfe und im Rahmen der umfassenden Ausbildung des Sanitätspersonals“ fliegen dürfen, sind die Piloten jederzeit und gern bereit, bei Unfällen einzuspringen. Gliss: „Wenn ein Autofahrer verunglückt ist, und er liegt ein paar Kilometer weiter auf der Straße als erlaubt, dann kümmert mich die Dienstvorschrift einen Dreck.“

Glissens Zivilcourage hat ihre Gründe. Eine große Zahl von Unfallverletzten kann nicht gerettet werden, weil das Rettungswesen in der Bundesrepublik nach wie vor völlig verzettelt ist. Bislang mochten die laut Grundgesetz zuständigen Bundeslän-



Dienstvorschrift wird ständig verletzt: SAR-Hubschrauber.

der weder einen einheitlichen münzfreien Notruf einrichten noch für funktionierende Einsatzzentralen sorgen.

Obwohl Experten des ADAC ausrechneten, daß jeder Hubschrauber pro Jahr 100 Schwerverletzte vor dem sonst unvermeidlichen Tod bewahren kann, gibt es immer noch kein sinnvolles System für die Rettung aus der Luft. Die Münchner Organisation betreibt selbst neun gelbe „Christoph“-Hubschrauber und strebt an, in den nächsten beiden Jahren zwölf weitere in Dienst zu stellen. Mit dem ADAC konkurriert eine Vielzahl weiterer, oft regionaler Institutionen.

* Name und Dienstgrad wurden von der Redaktion geändert.

Mal ist (wie etwa in Stuttgart) die Deutsche Rettungsflygwacht zuständig, mal (wie etwa in Hamburg) die Feuerwehr, mal das Deutsche Rote Kreuz, der Arbeiter-Samariter-Bund, der Malteser-Hilfsdienst oder auch die Johanniter-Unfallhilfe. In diesem Wirrwarr entbrennen oft die Streitigkeiten über Kosten und Kompetenzen: Krankenkassen legen sich mit den Trägern an, private Gesellschaften mit dem Innenministerium. Gliss sarkastisch: „Die zanken sich schließlich noch über der Leiche des Unfallopfers.“

Obwohl die Bundeswehripiloten 1973 über 3000 Noteinsätze flogen, davon über 2500 für Zivilisten, könnten sie – so Major Wick vom SAR-Kommando Landsberg

„von der Kapazität her mehr tun, wenn dem nicht die gesetzlichen Bestimmungen entgegenstünden“. Laut Verfassungsauftrag nämlich haben Lebers Troupiers zu kämpfen oder mindestens den Kampf zu üben, nicht aber zu retten.

Und angesichts der international gültigen Fliegerpflicht, aus Trainingsgründen monatlich eine festgelegte Anzahl von Stunden in der Luft zu verbringen, formulierte Oberleutnant Gliss provozierend: „Was ist eigentlich nützlicher – den Sprit sinnlos in die Wolken zu pusten, oder einen Verletzten ins nächste Krankenhaus zu bringen?“

Freilich verlangen solche Einsichten bei den Offiziellen nicht. Oberstleutnant Gerhard Schurig, Pressesprecher des Verteidigungsministeriums, sähe „am liebsten ein ziviles Rettungssystem, in das unsere Hubschrauber allenfalls integriert werden könnten“. Gerhard Baum, Parlamentarischer Staatssekretär im Bonner Innenministerium, beschied vor Jahresfrist eine Anfrage des SPD-Abgeordneten Hermann Reiser kühl: „Die Bundeswehr war und ist weder bereit noch in der Lage, die Aufgabe der Luftrettung wahrzunehmen.“ Reiser daraufhin: „Kleinkariertes Denken.“

Gefragt, ob denn die hervorragend ausgebildeten und ausgerüsteten Soldaten nicht besser beim Kampf gegen den Unfalltod eingesetzt werden sollten, antwortete der FDP-Parlamentarier und Verkehrsexperte Alfred Olesch seelenruhig: „Ich bin dagegen, Aufgaben für die Bundeswehr zu suchen, nur um sie zu beschäftigen.“ hs

„Eine Mode wie der lange Rock“

Sechszylinder-Modelle aus Frankreich – Trend zur Größe?

Eine festgefügte Ordnung gerät aus den Fugen. Uneins gemacht hat die Autowelt die Antwort auf diese Frage: Werden Autos kleiner oder größer? Liegt die Zukunft beim Vier- oder beim Sechszylinder?

Amerika setzt auf leichtere und sparsamere Wagen. In den USA, wo zwei Drittel aller Autos ihre Kraft aus einem Achtzylinder-Motor beziehen und selbst Mittelklassewagen noch zwei Tonnen wiegen, wird allein der Marktführer General Motors (GM) in den nächsten drei Jahren drei Milliarden Dollar aufwenden, um Autos bauen zu können – so GM-Präsident Pete Estes –, die durchschnittlich 450 Kilogramm leichter und um 40 Prozent sparsamer im Benzinverbrauch sind.

Sechszylinderwelle aus Frankreich:
Peugeot 604 (links) und Renault 30 TS
werden mit jenen V6-Motoren
ausgerüstet, von denen im gemeinsamen
Motorenwerk Douvrin jähr-
lich 250 000 gebaut werden sollen.

Deutschland hat sein Herz für Minis entdeckt. In der Bundesrepublik, wo die Überlegung „Großes Auto, großer Gewinn – kleines Auto, kleiner Gewinn“ in den vergangenen Jahren dazu führte, den Markt der Kleinen großzügig den Importeuren aus Italien, Frankreich und England zu überlassen, haben sich VW, Audi, Ford und Opel auf das Geschäft mit kleinen Wagen gestürzt.

Frankreich handelt anders als Deutschland und Nordamerika. Die Franzosen, die als rational veranlagte Romanen jahrelang das europäische Angebot wirtschaftlicher Kleinwagen beherrscht haben, lösten eine wahre Sechszylinder-Welle aus: Das von Peugeot, Renault und dem schwedischen Volvo-Konzern gemeinsam gebaute und betriebene Motorenwerk in Douvrin hat eine Kapazität von täglich 1200 Sechszylinder-Motoren, die bis heute als Merkmal feinerer Auto-Machart gelten.

Für die renommierte Schweizer „Automobil Revue“ war das ein Anlaß, nach dem Genfer Autosalon einen gallischen



„Trend zur Größe“ zu vermerken. Paul G. Hahnemann, der sich als ehemaliger Verkaufschef von BMW wegen seines feinen Gespürs für Markt-Möglichkeiten den Namen „Nischen-Paul“ verdient hatte, tut die französische Erscheinung dagegen kurz ab: „Eine Mode wie der lange Rock.“

Peugeot 604 – Frankreichs neues Renommier-Auto

Nach dem Peugeot 504 Coupé wurden der Volvo 264, der Renault 30 TS und zuletzt eine repräsentative Peugeot-604-Limousine mit dem 2,7-Liter-Sechszylinder aus Douvrin präsentiert. Nur Peugeot freilich zielt ungeschminkt in Richtung Größe, Luxus und Prestige: Dem 604 ist in Frankreich offensichtlich die Rolle des demnächst auslaufenden Citroen DS als Renommier-Auto zugeordnet, die zweifellos besser zu ihm paßt als zum DS-Nachfolger CX mit Vierzylinder-Motor. Und im Export rechnet sich Peugeot Chancen aus, in den Mercedes-Markt einzubrechen.

Mit dem Motor gleicher Herkunft ausgerüstet, folgt der Renault 30 dennoch der über Jahrzehnte geprägten Firmen-Philosophie des Hauses: Er ist als komfortables Nutzfahrzeug mit Heckklappe konstruiert. Daß nicht Sucht nach Größe, sondern Wunsch nach mehr Komfort die Renault-Techniker am Sechszylinder interessiert, zeigen die Bemühungen, aus dem 2,7-Liter-einen 2,0-Liter-V6 zu formen.

Volvo-Präsident Peter G. Gyllenhammar gar verweist darauf, der neue Sechszylinder führe nicht zu einem größeren, sondern allenfalls zu einem kleineren Hubraum. Die moderne Bauart des Aluminium-Motors mit obenliegenden Nockenwellen veranlaßt die Schweden, 300 ccm unter dem Hubraum ihres bisherigen Dreiliter-Stoßstangenmotors zu bleiben. Als die Entscheidung anstand, Ersatz für diesen schweren, reformbedürftigen Grauguß-Sechszylinder zu beschaffen, hatten sich die Schweden mit den französischen Partnern zusammengetan und waren so für ein Drittel der Kosten eines Alleingangs zu einem modernen Aggregat gekommen.



FOTOS: SEUFERT, WEITMANN

Als Franzosen und Schweden sich freilich 1971 zum Sechszylinder-Bau entschlossen hatten, war die Autowelt noch in Ordnung gewesen. Der Schock der Ölpreis-Explosion, der viele Pläne durchkreuzte, kam erst zu einem Zeitpunkt, als die Entwicklungsarbeiten schon sehr weit gediehen waren. Die Flucht nach vorn schien wirtschaftlicher als ein kostspieliger Rückzug.

Eine Sucht nach Größe bestimmte kaum die Marschrichtung, wohl aber

- die Notwendigkeit, „aus dem Marktanteils-kuchen noch für jeden ein kleines Stückchen mehr herauszuschneiden“ (Hahnemann),

- das Bemühen, hohe Preise durch den feineren Motor zu rechtfertigen,
- der Wunsch des Kunden, durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrs-dichte erzwungene längere Fahrzeiten durch verbesserten Komfort auszugleichen.

Sechs Zylinder — Rechtfertigung hoher Preise

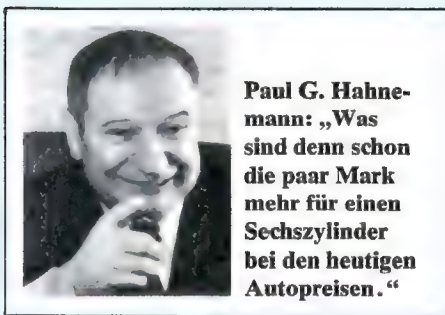
Massenhersteller VW kann sich trotz der vergleichsweise geringen Stückzahlen in der komfortablen Mittelklasse nicht versagen, den Audi-100-Nachfolger — das sogenannte C-Modell — nach Kräften zu forcieren, um aufstrebende VW-Fahrer nicht kampflos an die Konkurrenz zu verlieren. Ein bei Audi in Ingolstadt entwickelter vielleicht richtungsweisender Fünfzylinder-Motor wird als preiswertere Lösung den Sechszylinder vertreten.

Bei BMW liegen die Pläne für kleine Sechszylinder-Motoren (1800 bis 2000 ccm) schon fertig in der Schublade. Wenn sie zum Einsatz kommen, kön-

nen sie zum Alibi für Preiserhöhungen werden. Hahnemann: „Dieser Zug zum Sechszylinder bedeutet für die meisten doch nur die Rechtfertigung der hohen Preise, wie sie für komfortable Autos genommen werden müssen, durch den größeren und feineren Motor. Und so viel teurer kommt ein Sechszylinder ja nicht — was sind denn schon die paar Mark im Vergleich zu den heutigen Autopreisen“ — eine Bagatellisierung der Mehrkosten für stärkere und größere Motoren, die jeden Automanager sofort zum Widerspruch reizt. „Größerer Motor, höherer Preis“, erklärt lakonisch Volvo-Präsident Pehr G. Gyllenhammar.

Ganz ohne Schützenhilfe freilich ist Paul G. Hahnemann bei seiner provozierenden Erklärung nicht. Robert A. Lutz, Hahnemann-Nachfolger bei BMW und heute Ford-Generaldirektor, erinnert sich an Kalkulationen aus seiner Zeit bei Opel: „Da kam heraus, daß ein amerikanischer V8-Motor in der Herstellung nicht teurer kommt als der 1,9-Liter-Vierzylinder des Opel Rekord — und der ist bestimmt zu einem günstigen Preis herzustellen.“

H. E.



Paul G. Hahnemann: „Was sind denn schon die paar Mark mehr für einen Sechszylinder bei den heutigen Autopreisen.“

Graf Rossi fährt für Alabama

Mit amerikanischer Zulassung: Renn-Porsche 917 für die Straße.

Drei Weltmeisterschaften hatten die 620 PS starken Porsche 917-Rennsportwagen gewonnen, ehe geänderte Sportgesetze sie Ende 1974 aufs Altenteil setzten. Das 30. Exemplar der Weltmeisterserie, der 917.030, wird jetzt reaktiviert: Sportmäzen Graf Rossi kaufte den im Januar 1971 gebauten, etwa 2500 Kilometer gelaufenen Gebrauchtwagen, um mit einem Renommierauto, das nicht seinesgleichen hat, auf der Straße zu fahren.

Gregorio Graf Rossi de Montelera, 37, gilt als Freund alles Schönen. Und er ist materiell in der glücklichen Lage, seinen Neigungen leben zu können: Graf Gregorio gebietet zusammen mit seinem Bruder Vittorio und dem Marquis di Spinola über den weltumspannenden Aperitiv-Konzern Martini-Rossi.

Im besonderen ist Graf Rossi autophil. Als Präsident von Martini Racing finanziert er Starts potenter Teams bei Weltmeisterschaften, wie andere Nobelleute mit dem eigenen Gestüt beim Galopp in Ascot vertreten sind. Unter Weltmeisterschaften freilich tut er es nicht: mit Tecno oder Brabham in der Formel 1, am liebsten mit Porsche, wenn in diesem Fall auch „nur“ in der Markenweltmeisterschaft. Sein Traum ist, zusammen mit Porsche in die Formel 1 einzugreifen.

Privat findet die Neigung des Grafen in einem automobilen Marstall des Grafen am Sitz der Martini-Zentrale in Paris ihren Ausdruck: Dort stehen in Obhut eines Garagenmeisters ein Maserati Ghibli auf Abruf und ein Jaguar XJ 6 in tiefem Dunkelblau, der bis in den letzten Kofferraumwinkel mit sandfarbenem Wildleder ausgeschlagen ist. Dort parkt neben einem Alfa Romeo Giulietta Spider, einem Chevrolet und einem Lancia Aurelia GT auch ein bandfrischer Porsche turbo in weiß, mit dem Blau-Rot-Siegel des Martini-Racingteams auf der Haube und mit Lederausstattung in den französischen Landesfarben Blau-Weiß-Rot.

Alle sechs hatten Ruh' und waren — wie immer, wenn sie nicht gebraucht wurden — mit weißem Linnen abgedeckt, als Graf Rossi den siebten holte.

Der Einmaligkeit des Exemplars entsprechend legte Porsche dem 917.030 ein in feinstes Leder gebundenes Lebensbuch anstelle der sonst üblichen profanen Betriebsanleitung ins Auto. Das Buch vermerkt den Januar 1971 als Geburtsmonat des dreißigsten 917 und weist aus, daß er nur ein einziges Mal rannte: mit Startnummer 28 und den Piloten Dr. Helmut Marko/Gérard Larrousse beim 1000 km-Rennen in Zeltweg 1971.

Ein Unfall machte den 917.030 zum Frühinvaliden. Den Schaden am Rahmen reparierten die Porsche-Mechaniker mit Aluminium-Profilen, die sie aus einer Tankanlage gesägt hatten.

Fortan fand der 917.030 nur mehr bei Versuchsfahrten Verwendung — zum selben Zweck, dem auch ein Renneinsatz gedient hatte: Dieses Auto war der erste Rennwagen der Welt mit einer Antiblockier-Bremsanlage. Er fuhr noch einige hundert Kilometer zur Erprobung dieses Bremssystems, ehe er eingemottet und von Graf Rossi als Gebrauchtwagen wiederentdeckt wurde.

Herbert von Karajan, der tempobesessene Dirigent, hatte sich schon 1972 einen Porsche 917 als Nachfolger für seinen Ford GT 40 gewünscht, den er vom kompromißlosen Le Mans-Siegerauto in einen straßentauglichen Alltagswagen hatte umfunktionieren las-



FOTOS: WEITMANN



Mit Startnummer 28 im Rennen, mit Alabama-Zulassung auf der Straße: Graf Rossis Porsche 917.030.



sen. Für solch grundlegende Charakterveränderung hielten Porsche-Ingenieure den 917 nicht tauglich. Dem um Echtheit bemühten Grafen Rossi hingegen konnte geholfen werden.

Der Straßen-917, der das Porsche-Versuchsgelände Weissach verließ, um per Achse den neuen Heimathafen Paris anzusteuern, ist silbergrau – wie zu Rennzeiten. Graf Rossi hält auf Tradition und Echtheit: Für ihn muß ein deutscher Rennwagen silbergrau, ein englischer grün, ein italienischer rot, ein französischer blau sein.

Die gegenüber dem Rennzustand vorgenommenen technischen Änderungen

an Rossis 917 beschränken sich auf ein umgängliches Minimum. So hemmt ein dem Porsche 911 entliehener Auspuff-Schalldämpfer den aus dem Zwölfzylinder-Kraftwerk dringenden, infernalischen Lärm auf ein erträgliches Maß, das Porsche-Sprecher Manfred Jantke mit „laut genug“ definiert. Der Fünfzylinder-Motor leistet so nur noch 550 PS gegenüber deren 620 zu Rennzeiten.

Hinzugefügt wurden Dinge wie die im Rennbetrieb unnötige Handbremse und ein Beifahrersitz sowie ein Drahtgitter als Schutz über dem Kühlluftventilator. Nadelfilzbezug auf dem Armaturenbrett sowie Regenreifen mit grobem Profil und weicher Gummimischung

sind die einzigen Komfort-Zugeständnisse – ansonsten rollte Graf Rossi mit dem Gebraucht-917 in Original-Rennabstimmung von Weissach nach Paris.

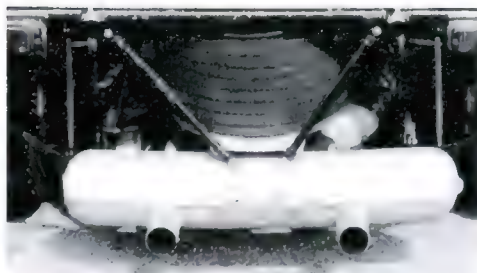
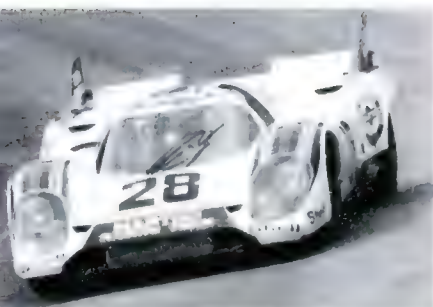
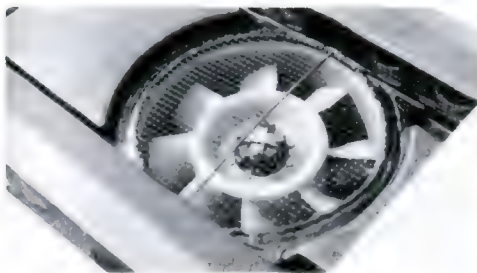
Bedenken, der 917 könnte auf der zivilen 650 km-Reise liegenbleiben, hatte Porsche-Ingenieur Singer, der den 917.030 zu Rennzeiten betreut hatte, nicht: „Warum sollte das Auto nicht bis Paris kommen, wenn ähnliche Wagen 24 Stunden Rennen in Le Mans ausgehalten haben?“ Nicht ganz so vorbehaltlos zuversichtlich war Graf Rossi: Seiner Spur folgte auf vereinbarter Route Garagenmeister Gilbert Lecœr mit einem Kombi voller Ersatzteile, um in Not beistehen zu können.

Über den Preis spricht man unter Gentlemen nicht. So hält Gregorio Graf Rossi de Montelera es auch, wenn es in Verhandlungen um jene Gelder geht, die Porsche ein Jahr Renneinsatz erlauben: Der Graf überläßt profanes Reden über Geldbeträge einem Mitarbeiter. „Ein fairer Preis“ wurde, so Porsche-Vorstand Dr. Ernst Fuhrmann, für den über vier Jahre alten Gebrauchtwagen vereinbart. 917-Oldtimer ohne besonderen Stammbaum werden für gewöhnlich zum Preis von etwa 60 000 Mark abgegeben, mit siegreicher Vergangenheit sind die Porsche etwa 70 000 Mark wert. Dabei verläßt Weissach freilich kein anderer Ex-Rennwagen so gründlich überarbeitet wie das Rossi-Auto.

Die von Graf Rossi so verehrte Ingenieurkunst und Perfektion der Porsche-Techniker reichte allerdings allein nicht aus, um auch Zulassungsstellen von der Tauglichkeit des 917 für den Straßenverkehr zu überzeugen. Erst im fernen Alabama fand sich ein Nummernlieferant. Den amerikanischen Südstaatlern fiel die Großzügigkeit wohl deshalb leichter, weil sie ziemlich sicher sein konnten, das Grafenauto niemals auf den eigenen Straßen zu haben. Bisher ist für den Zivil-917 nämlich nur eine Reise geplant: Mit den nach der Schalldämpfung verbliebenen 550 PS und einer 240 km/h reduzierten Höchstgeschwindigkeit will Ästhet Rossi zum Jet-Set-Treff von Paris nach Monte Carlo reisen. *Helmut Luckner*



Innen spartanisch, durch Auspuff-Schalldämpfer, Ersatzrad und Gitter am Ventilator straßentauglich: Rossis 917.





Zeichnung: Horst Hätzlinger



Der Kraftakt

Aufstieg und Niedergang des Volkswagenwerkes (vierter und letzter Teil): die Ära Schmücker.

Toni Schmücker, der neue Generaldirektor des VW-Konzers, hatte am 10. Februar 1975 im Chefsessel in der 13. Etage der Wolfsburger Zentrale Platz genommen. Sein Aufsichtsratsvorsitzender, der Salzgitter-Chef Hans Birnbaum, attestierte ihm, er stehe „vor einer der schwierigsten Aufgaben in der deutschen Wirtschaft“ – was als gelinde Untertreibung gewertet werden durfte. Das sachverständige Düsseldorfer „Handelsblatt“ sagte es treffender: „Toni Schmücker auf dem VW-Schleudersitz.“

Mit der traditionellen 100-Tage-Schonfrist konnte der neue Mann in Wolfsburg nicht rechnen. Die Aufsichtsräte des Volkswagenwerkes – 21 Köpfe groß mit fast ebenso vielen Meinungen – verlangten von dem 54jährigen einen Kraftakt aus dem Stand, denn es war keine Zeit zu verlieren.

Täglich erschienen auf den Frontseiten der in- und ausländischen Presse neue Tartarennachrichten über das Unternehmen, das einstmals das deutsche Wirtschaftswunder verkörpert hatte und der Stolz der Nation war:

- „Volkswagenwerk vor kräftigen Kapazitätsschnitten“, berichtete die „Frankfurter Allgemeine“;
- „Bei VW sind die größten Massenentlassungen der deutschen Nachkriegsgeschichte angelaufen“, behauptete die „Welt“;
- „VW-Chef Schmückers Geheimplan enthüllt: 34 300 Entlassungen“, meldete die „Welt am Sonntag“.

Am Montag danach verstanden Deutschlands Autofahrer die Welt nicht mehr. Alle deutschen Automobilfabriken sprachen unisono von einem „Autofrühling“; BMW legte – nach dem Rekordeingang von 35 000 Bestellungen im Februar – für die Monate April und Mai vier Sonderschichten ein; selbst die vorsichtigen Manager von Porsche strichen von den 19 vorge-



VW-Sanierer Schmücker: „Wir müssen schrumpfen, schrumpfen“.

sehenen Kurzarbeitstagen optimistisch wieder sieben – nur in Wolfsburg war keine Besserung in Sicht.

Toni Schmücker mußte die schiere Verzweiflung überkommen, wenn er die Berichte seiner Vertreter im In- und Ausland studierte. Aus Amerika wurde bekannt, daß sich auch dort das Ende des legendären Käfers abzeichnete und der Neuling Golf – in den USA „Rabbit“ (Kaninchen) gerufen – ihn überholt hatte. Die VW-Tochterfirma Audi NSU mußte die mit dem französischen Unternehmen Citroen zur Entwicklung und Herstellung von Wankelmotoren gegründete Gesellschaft Comotor AG bei Saarlouis schließen. Der VW K 70 erwies sich als der Typ mit der bisher kürzesten Lebensdauer im VW-Typenprogramm: Obwohl mit Nachlässen bis zu 2000 Mark pro Wagen angeboten, wurde er so gut wie unverkäuflich und seine Produktion schließlich eingestellt.

Um das ansehnliche Maß herber Enttäuschungen vollzumachen, wurde auch noch eine Niederlage von historischer Dimension publik: Der Mischkonzern Veba/Geisenberg verdrängte das Volkswagenwerk vom jahrelang gehaltenen Platz 1 als größtes deutschen Industrieunternehmen, VW rutschte auf Position 7.

Noch gnadenloser drückten die ersten Bilanzziffern die Situation von VW aus. In der stets undichten Bundeshauptstadt Bonn sickerte durch, daß der Verlust des Volkswagenwerks im Jahre 1974 nicht 600, sondern 800 Millionen Mark betragen habe – 1968 waren noch 400 Millionen Mark Gewinn gemacht worden, die Aktionäre kassierten 20 Prozent Dividende. In jenen gewinnsatten Jahren zeigte sich der damalige VW-Boß Heinrich Nordhoff seinen engsten Mitarbeiter wie ein moderner Robin Hood. Er ließ sie im Wolfsburger blauen Konferenzsaal um den riesigen Perserteppich antreten und drückte mit den Worten „Jetzt wollen wir die Beute verteilen“ jedem einen prallen Umschlag mit Tausend-Mark-Scheinen in die Hand.

Toni Schmücker, nach Nordhoff, Lotz und Leiding der vierte Chef in Wolfsburg, wird niemals als Wohltäter von Nordhoffschen Ausmaßen vor seine Belegschaft treten können. Ihm mußte sein Aufsichtsrat Birnbaum eine Rolle zuweisen, um die ihn kein deutscher Unternehmer jemals beneiden wird: Herr über Leben und Brot von einigen zigtausend Beschäftigten zu sein. Birnbaum sah nur die Wahl zwischen zwei gleichermaßen rücksichtslosen Möglichkeiten: „Man könnte einen Betrieb ganz stilllegen oder bei sämtlichen Werken die Kapazität gleichmäßig zurücknehmen.“ Auch Toni Schmücker hatte schnell erkannt, daß es eine dritte Möglichkeit nicht gab. Seine Erkenntnis war bestürzend genug: „Wir müssen schrumpfen, schrumpfen.“

Daß er einmal zum Richter über den Wohlstand von 25 000 Automobilarbeitern und ihren Familien werden würde, hatte der Sohn eines Arbeiters der Kölner Autofabrik Ford nicht einmal im Traum gedacht. Toni Schmücker kommt aus einfachen Verhältnissen und hat in seinem ganzen Managerleben immer ehrenwerte Skrupel gehabt, wenn es um das Schicksal des kleinen Mannes ging.

Vaters Lohn reichte für das Schulgeld im Gymnasium nicht, nur der Besuch der Realschule war drin. Wenn er den Großvater, einen Eisenbahner, in Dortmund besuchen wollte, mußte er die Strecke von Köln mit dem Fahrrad zurücklegen. Und so war es nicht verwunderlich, daß Toni Schmücker bei Ford und dort ganz unten anfang, nämlich als kaufmännischer Lehrling – einer von Tausenden.

Aber der Aufstieg des Kölner Jong Anton Schmücker war dennoch unaufhaltsam. Bei den Gebirgsjägern brachte er es zum Oberleutnant, 1961 saß er im Ford-Vorstand, das 4505 Meter hohe Matterhorn schaffte der Bergfreund gleich zweimal. Auch bei Ford stand ihm der Himmel offen: Mitte 1966 sollte der einstige Ford-Lehrling Ford-Generaldirektor werden. Aber er kündigte und heuerte in fremder Branche an, als Verkaufsvorstand bei der Rheinstahl AG in Essen.

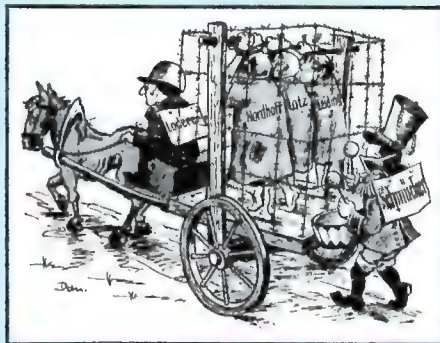
An der Ruhr fand der Stahl-Fremdling eine Situation vor, die sich im Vergleich zu seiner jetzigen Aufgabe als ziemlich harmlos darstellt. Rheinstahl war wie VW eine renommierte Firma, beide waren in die roten Zahlen geraten: Rheinstahl machte 140 Millionen Mark Verlust, VW aber 800 Millionen. Die Aufgabe bei Rheinstahl kommentierte Schmücker auf seine kühn-heroische Art: „Das kostet mich zehn Jahre meines Lebens.“

Das Rheinstahl-Produktionsprogramm – Stahl, Lastwagen, Baumaschinen, Werft, Berg- und Maschinenbau – war im klassischen Sinne nicht zu sanieren. Schmücker verkaufte die Werke für Lastwagen und Maschinenbau und trennte sich von den Zechen. Was übrigblieb, der weite Stahlbereich, wurde an den mächtigen Thyssen-Trust verkauft. Wenn damit Rheinstahl als selbständige Unternehmenseinheit auch verschwunden war, so hatte Schmücker den Arbeiter doch die Ar-

beitsplätze und den Aktionären das Kapital gerettet.

Schmücker war von vornherein klar, daß er beim Volkswagenwerk nicht das letztlich doch beachtliche Ergebnis von Rheinstahl erzielen könne – in Wolfsburg waren die Dinge zu verfahren.

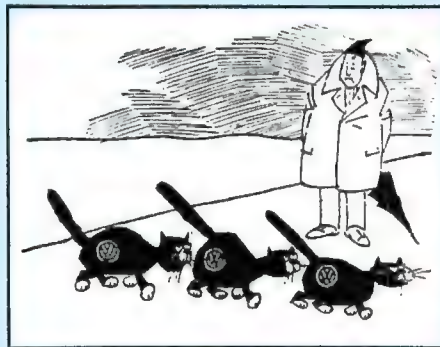
Das alte NSU-Werk Neckarsulm schien zuerst auserwählt, den „Opfergang“ (IG Metall-Boß Eugen Loderer) für die



Aus: Handelsblatt



Aus: Westfälische Rundschau



Aus: Die Welt

anderen zu gehen. Einmal ist Neckarsulm eine alte Fabrik, zum anderen fertigte sie VW-Modelle, die es auf zu kleine Stückzahlen brachten, um rentabel zu sein. So werden vom Audi täglich nur 225 gebaut, die Kapazität jedoch liegt bei 650. Der Wankel-Wagen Ro 80 bringt es nur auf ganze sechs pro Tag.

Jetzt zeigte sich auch, daß gewerkschaftliche Tarifpolitik mit zur Unren-

tabilität eines Modells beitrug. So hatte im Frühjahr 1974 die IG Metall in Baden-Württemberg durchgesetzt, daß die Neckarsulmer Fließbandarbeiter nach jeweils 55 Minuten Arbeit fünf Minuten Pause machen durften. Diese Pausen hatten das Ergebnis, daß die Lohnkosten je Stunde um zwei Mark anstiegen – bei kalkulierten 70 Fertigungsstunden für einen Audi 100 führten die Pausen zu um 140 Mark höheren Lohnkosten. Neckarsulm stand mithin auf der Strichliste von VW ganz oben, und die Illustrierte „Quick“ fing die Stimme der Neckarsulmer ein: „Eine ganze Stadt lebt in Angst.“

Die Landesregierungen von Baden-Württemberg (Standort der VW-Tochterwerke Neckarsulm, Heilbronn und Neuenstein) und Bayern (Standort der Tochterfirma Audi in Ingolstadt) unternahmen einen kühnen Rettungsversuch: Die Länder wollten 51 Prozent des Aktienkapitals von Audi NSU zum Preis von 200 Mark je 50-Mark-Aktie erwerben, wodurch rund 450 Millionen Mark in die Wolfsburger Konzernkasse gelangt wären. Länder-Bedingung: VW muß Audi NSU den Typ Passat abtreten. Die Verhandlungen platzten.

Bei der Ausschau nach einem Retter verfielen Witzbolde an der Sulm sogar auf den Wunsch, Ölscheichs aus Saudi-Arabien sollten Neckarsulm kaufen. Dann könne man den Firmennamen Audi NSU mit einem Aufwand ändern, den die armen Neckarsulmer noch aufbringen könnten – neuer Name: Saudi NSU. Aber die Reichen aus dem Morgenland ließen sich nicht blicken.

Als am 14. April dieses Jahres um 14.30 Uhr die 21 Aufsichtsräte des Konzerns zusammentraten, war bereits klar, daß Neckarsulm der „Opfergang“ erspart bleiben würde. Bis um 21 Uhr konferierten die Räte, eine Einstimmigkeit kam nicht zustande: 14 waren für Schmückers Sanierungsplan, die sieben Gewerkschaftler dagegen.

Es war, als habe die Geschichte einen Sinn fürs Makabere. Im gleichen Blauen Saal in der Konzernzentrale, in dem Heinrich Nordhoff früher zur Weihnachtszeit „die Beute“ verteilt hatte, gab am 15. April um 9.30 Uhr Toni Schmücker „die größte Massenentlassung in der Geschichte der Bundesrepublik“ bekannt („Bild“). Die bis Ende 1976 verordnete Radikalkur Schmückers traf die VW-Gruppen hart.



Von 25 000 Belegschaftsangehörigen will sich der VW-Konzern im Laufe der nächsten 20 Monate trennen. Aber schon heute glaubt kaum einer der VW-Manager, daß damit der große Schnitt sein Ende hat – und Neckarsulm etwa gerettet ist. Vor allem dieses Werk bleibt nach wie vor gefährdet: Die einzige Schicht, die am Tage gefahren wird, garantiert jetzt schon Unrentabilität. Außerdem heißt es, der Audi 100-Nachfolger, das sogenannte C-Modell, werde nicht in Neckarsulm gefertigt, sondern in Wolfsburg.

Denn mit der Massenentlassung im Inland hat Schmücker nur eine Seite des VW-Programms gelöst, nämlich Kosten zu senken. Die andere Seite drückt weiter: Der Export, vor allem in die USA, erreicht nicht die notwendigen Stückzahlen. Schon taucht die Forderung im Konzern wieder auf, über die letztlich Rudolf Leiding gestolpert ist: Bau eines eigenen Werkes in den USA. Diese Fabrik würde mehr als eine Milliarde Mark kosten, und jeder dort gebaute Wagen wird in Deutschland weniger gebaut. Bleibt das USA-Werk nur ein Projekt auf dem Papier, verliert VW in Nordamerika Marktanteile.

„Die goldenen Zeiten des Autos sind vorbei“, war Toni Schmückers erste Erkenntnis nach seiner Ernennung zum vierten Generaldirektor des Volkswagenwerks – aber kein deutscher Automobilboß teilt die Meinung des Mannes, der das Pech hatte, Nachfolger von Nordhoff, Lotz und Leiding zu sein. Vielleicht gilt die triste Erkenntnis auch nur für VW – vielleicht beißen die Hunde diesmal nur den Größten.

F. S.



KD 775-1 BMZ



So sparen Sie Zeit, Geld und Nerven.

Die „7 Goldenen Regeln“ der Kundendienste von Bosch.

1. Bei uns werden Fehler mit modernen Prüf- und Testgeräten gesucht. Das geht schneller und ist für Sie billiger.

2. Bei uns werden Defekte gezielt repariert – sonst nichts.

3. Bei uns wird nur dann ausgetauscht, wenn für Sie der Austausch billiger ist als die Reparatur. Oder wenn Sie es besonders eilig haben.

4. Wir haben Spezialisten, die Fehler schnell finden und beseitigen. Denn keiner

kennt Bosch-Produkte besser als die Leute vom Bosch-Kundendienst.

5. Bei uns bekommen Sie auf Wunsch einen Kostenvoranschlag. Sie wissen vorher, was Sie nachher bezahlen.

6. Wir halten Termine – bei uns brauchen Sie nicht lange zu warten.

7. Bei uns bekommen Sie auf jede Instandsetzung eine Garantie. 6 Monate oder 10.000 km.

Bosch-Erzeugnisse sind schnell und einfach zu warten. Und wir sind die Spezialisten dafür.
Die Kundendienste von Bosch.



Führerschein mit Vollpension

Wie gut sind Ferienfahrschulen?

Sie sind meist in idyllisch gelegenen Kurorten zu Hause, und ihre Werbung klingt verlockend: „Führerschein in zwölf Tagen“ und „Heute machen Sie Urlaub und erwerben nebenbei den Führerschein“. Von Ferienfahrschulen ist hier die Rede.

Sowohl die abgeschiedene Verkehrslage wie auch die Werbung stimmen bedenklich. „Wer im Allgäu den Führerschein macht, kapituliert doch vor dem Großstadtverkehr“, gibt Johannes Damm zu bedenken, Dozent am Deutschen Verkehrs-Pädagogischen Institut in Schorndorf, wo unter anderem Berufskraftfahrer ausgebildet werden.

Kritisch urteilen auch die obersten Behörden über die rund 40 über Deutschland verstreuten Ferienfahrschulen. Dr. Hans-Peter Vogt, Ministerialrat und Referent für Ausbildung der Kraftfahrer im Bundesverkehrsministerium, glaubt nicht an profunde Ausbildung: „Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit haben Ferienfahrschulen noch nie Lob erfahren. Eine intensive Ausbildung läßt sich nicht in zwölf Tagen realisieren.“

Kritik an den diversen Schulen, die Vollpension, Kurkonzerte und beheizte Schwimmbäder offerieren, verhallt freilich derzeit noch ungehört. Vorwiegend ältere Menschen bedienen sich häufig der Verbindung Urlaub und Führerschein, wobei die Gründe einleuchtend sind: Wer bei der Prüfung verpaßt, bleibt anonym.

„Gerade ältere Führerscheinbewerber schaffen den Schein niemals in so kurzer Zeit“, weiß Dozent Johannes Damm aus Erfahrung. „Eine 45jährige Frau benötigt rund 40 Fahrstunden. Werden noch die theoretischen Stunden dazugerechnet, so muß ein Acht-Stunden-Tag bewältigt werden – das verkraftet doch kein Schüler.“

Die verheißungsvolle Werbung bringt viele Ferienfahrschüler in Zeitnot. Wer auf die Zwölf-Tage-Werbung vertraut und seinen Urlaub entsprechend programmiert, in der knapp bemessenen Zeit aber den erfolgreichen Abschluß

verpaßt, muß entweder den Urlaub kurzfristig verlängern oder das Dokument schließlich doch im Heimatort erwerben. Zusätzliche Kosten in diesem Fall: Die Grundgebühr in Höhe von 120 bis 160 Mark ist meist nochmals fällig.



Verlockende Werbung: Führerschein im Eilverfahren.



Darauf verweisen die Ferienfahrschulen natürlich nicht. Sie argumentieren vielmehr: „Die Führerscheinbewerber sind in den Ferien besser und konzentrierter und verwerten das Erlernte sofort.“

„Nach zwei Stunden Fahrzeit sind die meisten Schüler fix und fertig“, behauptet dagegen Gebhard Heiler, Vorsitzender des baden-württembergischen Fahrlehrerverbandes. Er rechnet unter günstigen Bedingungen mit einer sechswöchigen Ausbildung, wobei maximal drei Doppelstunden pro Woche absolviert werden. Die Kosten, so Heiler, sind im Normalfall bei beiden Systemen etwa die gleichen.

Geteilter Meinung, wie weit solche Ferienfahrschulen zu empfehlen sind, sind sogar Veranstalter solcher Kurse. Hans Georg Erschens vom Stuttgarter Fahrschulring beim Berufsbildungswerk des Deutschen Gewerkschaftsbundes kritisiert hart: „Wir hatten selbst bis vor einiger Zeit Ferienfahrschulen, sie aber wieder aufgelöst. Der Mißerfolg war einfach zu groß.“ Das gewerkschaftseigene Touristik-Unternehmen „gut“ offeriert dessen ungeachtet im Sommerkatalog 1975 Kurse in Vertrags-Ferienfahrschulen und schickt auf Anfrage noch einen Prospekt mit 33 weiteren Ferienfahrschulen ins Haus.

Eine längst notwendige Änderung des Fahrlehrergesetzes, die bis Ende 1975 vermutlich in Kraft tritt, verspricht Klärung.

Dann werden Autobahnfahrten, Ausflüge bei Dunkelheit, längere Überlandfahrten und mindestens zwölf Doppelstunden Theorie mit vorgeschriebenem Lehrstoff Pflicht für alle Fahrschüler.

„Dieses volle Programm können die Ferienfahrschulen unmöglich in wenigen Tagen durchziehen“, äußert Dr. Hans-Peter Vogt vom Bundesverkehrsministerium und glaubt: „Sie müssen dann länger und gründlicher ausbilden – und damit ist dieses Problem erledigt.“
U. B.

Die Technik hält, was die Form verspricht.

Das Kompaktgerät Wega studio 3231 hifi wurde 1975 vom Design-Center Stuttgart für gute Form ausgezeichnet. Seine Technik sollten Sie auch kennenlernen.

Die Maße: Breite 67, Höhe 16, Tiefe 36,5 cm.

Das Gehäuse: metallic oder anthrazit.

Feldstärkeinstrument, das nur bei starken Sendern voll ausschlägt.

Taste für Tonband mit gleichzeitiger Monitor-schaltung.

Steifflankiges Rauschfilter.

Konturtaste, schaltet die physiologische Lautstärkeregelung ein. Die tiefen und hohen Frequenzen werden bei Zimmerlautstärke dosiert angehoben.

8 Programmtasten, beliebig wählbar für UKW- und MW-Sender.

Manuelle Sendereinstellung für AM und FM durch Schwungradantrieb. FM-Empfindlichkeit: besser als 1,5 μ V.



HiFi-Studio-Spieler Dual 1228 mit Magnet-System Shure M 91 MG-D.

Wega-Geräte gibt es nur beim guten Fachhändler, der Ihnen gern weitere Auskünfte geben wird. Oderschreiben Sie uns, wenn Sie mehr über Wega studio 3231 hifi wissen wollen.

WEGA-Radio GmbH
7012 Fellbach

Höhen- und Baßregler, zur aktiven Beeinflussung der Frequenzbereiche.

Lautsprechergruppen-schalter: 2 Lautsprecherpaare können damit einzeln oder gemeinsam betrieben werden.

Lautstärkereglern: bei Vollaussteuerung 2 x 30/50 Watt Ausgangsleistung, Klirrfaktor unter 0,1% bei 1000 Hz.

Pegelregler: zur optimalen Anpassung an den Wohnraum und zur Beeinflussung der physiologischen Lautstärke.

Stummabstimmung (Muting) unterdrückt störende Nebengeräusche zwischen den einzelnen Stationen und gibt nur einwandfrei eingestellte Programme frei.

WEGA

Großer Preis von Deutschland

Heft 8, Editorial.

Ist die Gelegenheit für Preiserhöhung wirklich so günstig? Ich glaube kaum. Was uns alle bewegt, ist der katastrophale Zustand der Ertragsrechnungen. Da wir im letzten Jahr etwas Glück hatten und ohne Verluste über die Runden gekommen sind, darf ich es sagen: Es gibt nur ganz, ganz wenige europäische Automobilfabri-

Beispiel durch die vielleicht naheliegende Preisreduzierung die Unternehmen nie in die Gewinnzone hätte bringen können.

Aber auch diejenigen, die gerade noch einmal davongekommen sind, können für 1974 und auch für das laufende Geschäftsjahr keine berauschenden Zahlen vorweisen. Das, was an Lasten im letzten Jahr auf uns zugekommen ist, war einfach zu viel. Im übrigen: Der Markt funktioniert doch immer noch.

Ich kann Ihnen nur versichern – und ich bin sicher, Sie werden es mir abnehmen –, die letzten 18 Monate waren wirtschaftlich die schwersten in der Branche seit den letzten 25 Jahren.

Eberhard v. Kuenheim,
BMW, München

Der Unterton klingt mir zu jungsozialistisch. Wie soll beispielsweise VW über die Runden kommen, bei der geringen Produktivität bzw. den Starlöhnen, die dort gezahlt werden müssen. Der Artikel hätte sehr viel gewonnen, wenn Sie exakte und korrekte Zahlen über unverhältnismäßig hohe Gewinnsteigerungen der Auto-

mobilmfirmen hätten vorlegen können. Oder erwarten Sie neben dem Sozialen Wohnungsbau noch einen Sozialen Autobau? Wenn ja, sollte Ihre ansonsten erstklassige Zeitung auch für uns Leser um den Gewinn der Vereinigten Motorverlage vermindert geboten werden.

Jörg Wenzel,
Berlin

Das käufliche Geheimnis

Mercedes 450 SEL 6.9 schon ein Jahr vor der Premiere unter dem Ladentisch verkauft.
Heft 7, Seite 8.

Es hat uns, als einen der größten Hersteller von Kolbenringen, sehr geschmerzt, daß Sie offenbar meinen,



Große Ringe:
Siebenliter-Mercedes

man müsse nach USA gehen, um Kolbenringe bestimmter Kaliber zu bekommen.

Weit gefehlt – und das nicht nur geographisch. Kolbenringe jeder Art und Größe bezieht die europäische Auto-Industrie weitgehend bei Goetze. Das war auch bei den von Ihnen erwähnten Versuchsringen in größerem Umfang der Fall.

Volker Leichsering,
Goetze-Presse-
abteilung, Burscheid

Dauertest Alfasud

Heft 7 und Briefe.

Ihre gute Beurteilung des Alfasud deckt sich auch mit meinen Erfahrungen, die ich während 26 000 km mit dem Wagen gesammelt habe. Ebenso hatte mein Wagen einen großen Teil der Störungen, mit denen auch Sie zu kämpfen hatten.

Als ständiges Ärgernis erwiesen sich die Bremsen, die häufig schiefzogen und rubbelten – der Schaden konnte nie ganz behoben werden. Ebenso gab es Ärger mit den Türschlössern, einer ständig sich lockern- den Sonnenblende und mit

▷



BMW-Chef v. Kuenheim

ken, die im letzten Jahr ohne rote Zahlen gearbeitet haben, und bei vielen sind die roten Zahlen so groß, daß auch eine noch so hohe Steigerung der Menge zum

auto
motor
sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender
Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmeyr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der
Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für
Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zuhörer)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Martin Ebergényi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weltmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera
Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslands-
korrespondenten:
Gordon Wilkins, London;
Jean Bernardet, Paris;
Bernard Cahier,
Evian-les-Bains;

Giovanni Conte Lurani,
Mailand; Gianni Rogliatti,
Turin; Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles.

Verlag: Vereinigte
Motor-Verlage GmbH
+ Co KG Stuttgart
Leuchnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42 –1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufs-
leiter: Hansjörg Schwab;
für den Inhalt verantw.
Helmut Fligg. Vertrieb:
Albert Manz. Herstellung:
Hugo Herrmann (Stgt.),
Heinrich Regan (Mch.).
Druck: Gruner + Jahr
AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der
Papierfabrik Albbrock,
Printed in Germany.

auto motor und sport
erscheint 14-tägig,
mittwochs. – Höhere
Gewalt entbindet den
Verlag von der Liefere-
rungspflicht. Ersatz-
ansprüche können in
solchem Fall nicht
anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmi-
gung des Verlages und
unter voller Quellen-
angabe. Unverlangte
Manuskripte werden
nur zurückgesandt,
wenn vom Einsender
Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch
Verlag, Post oder
Buch- und Zeitschri-
ftenhandel.

Einzelheft DM 2,50
(einschl. MwSt.).
Bezugspreis direkt
ab Verlag vierteljähr-

lich DM 14,40 (einschl.
5,5 % MwSt.). Kündigung
des Abonnements
vier Wochen vor
Vierteljahresende.

Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.

Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

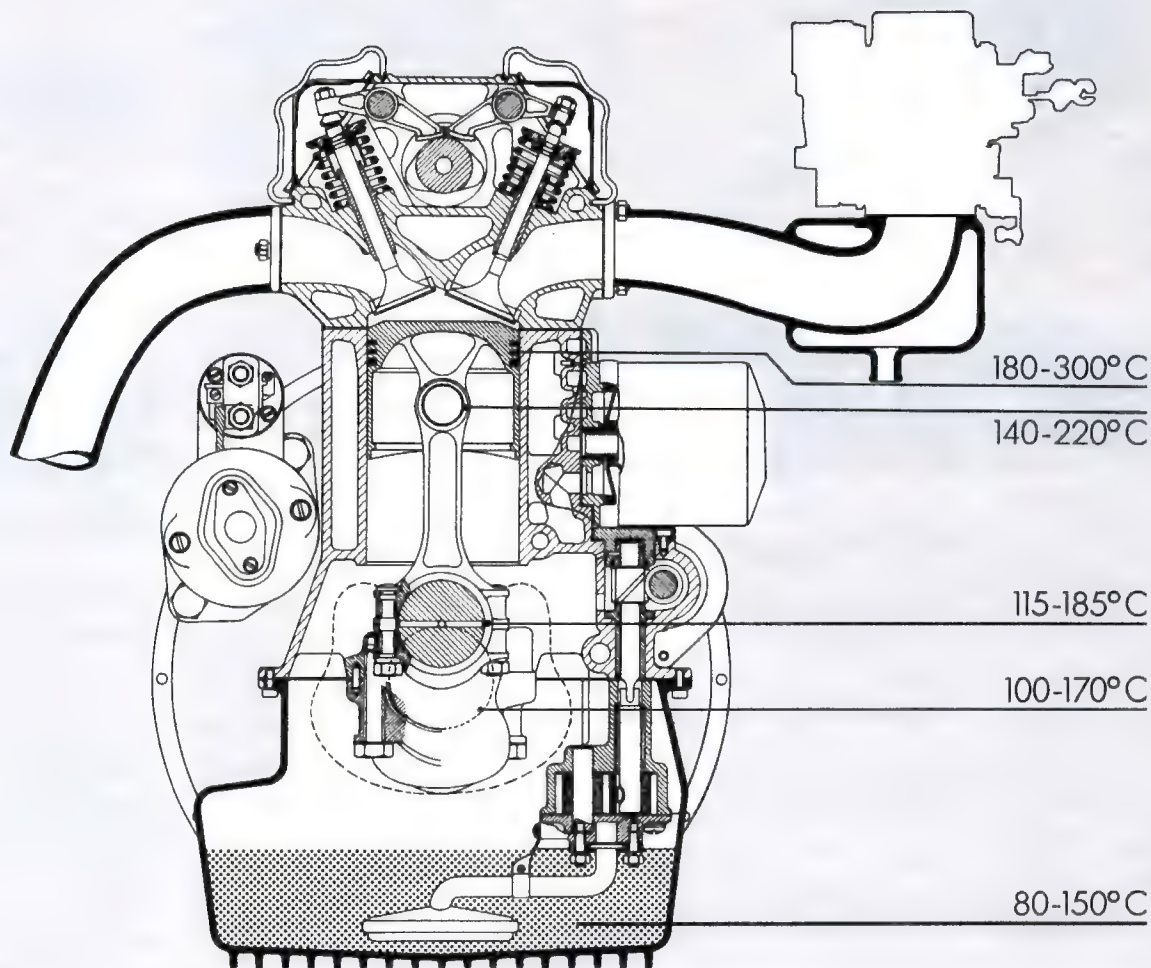
Anzeigenpreisliste
Nr. 28. – Gerichts-
stand Stuttgart.

Im gleichen Verlag
erscheinen: „Motor
Revue“, „Flug-Revue/
flugwelt international“,
„lastauto omnibus“,
„lastauto omnibus-
katalog“, „mot auto-
journal“, „auto-Kata-
log“, „sport auto“
Im Motor-Presse-Verlag
GmbH & Co KG:
„Das Motorrad“,
„Motorrad-
Katalog“,
„fiat fahren“.



Aral Super Elastic Motoröl.

Um Ihren Motor zu kühlen, wird es bis zu 300° heiß.



Überlässe man die Kühlung eines Motors nur dem Wasser oder der Luft, würde der Motor nach kurzer Zeit seine Arbeit wegen Überhitzung einstellen. Denn die höchsten Temperaturen treten da auf, wo weder Wasser noch Luft kühlen können: am Kolben, an den Kolbenringen und in den Lagern.

Diese Teile des Motors kann nur das Motoröl kühlen.

Welchen Hitzebelastungen es dabei ausgesetzt ist, zeigt Ihnen unsere Abbil-

dung. Seien Sie deshalb bei der Auswahl Ihres Motoröls besonders kritisch. Ein Öl, das den genannten Belastungen gewachsen ist, bekommen Sie an über 8.000 Aral-Tankstellen:

Aral Super Elastic Motoröl. Unsere Forscher haben Aral Super Elastic mit dem „Chemischen Gehirn“ ausgestattet. Das ist ein hochmolekulares Additiv, mit dem das Öl so

beeinflusst wird, daß es sich auf jede Temperatur einstellen kann.

Wir empfehlen es daher nicht nur bei hohen, sondern auch bei tiefen Temperaturen.

Wenn Sie also wieder eine Aral-Tankstelle sehen, denken Sie einmal daran.

Denn einen Ölwechsel können Sie sich vermutlich eher leisten als einen Austauschmotor.

**Aral-Deutschlands
Autopartner Nr.1**



VDO

Information für Autofahrer



Neu

topcockpit

die neue Instrumenten Generation

Sie kennen cockpit — die bereits millionenfach bewährte Baureihe elektronischer Überwachungsinstrumente für Motor, Batterie und Bordnetz. Übrigens von Europas größtem Hersteller auf diesem Gebiet.

topcockpit ist mehr —

mehr weil:

- individuelle Befestigung durch „top-Fuß“.
- Montage auf, an und unter dem Armaturenbrett.
- Montage an der Windschutzscheibe.
- Montage durch Kleben oder Schrauben.
- vormontierte Anschlußkabel an allen Instrumenten:

mehr weil:

- augenfreundliche rote Innenbeleuchtung.
- zusätzliches Drehen und Kippen der Skala genau in das Blickfeld des Fahrers:

mehr weil:

- auch der Preis stimmt:

mehr ...

Über topcockpit finden Sie in unserer großen Informationsschrift.

VDO Adolf Schindling AG, 6 Frankfurt/M. 90, Postfach 901 020

Coupon

Bitte senden Sie mir Information über topcockpit cockpit

Name _____

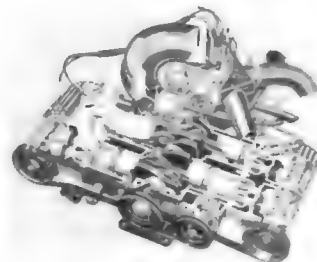
Ort _____

Straße _____

Elektronische Überwachungs- Instrumente sind wie der Fortschritt: Qualität entscheidet. Wir liefern Qualität nach Deutschland, nach Europa, in die Welt.

Leserbriefe

einer ratternden Tachowelle. Über Startschwierigkeiten, egal bei welcher Wetterlage und Temperatur, konnte ich mich nicht beklagen. Der Wagen sprang an, wann immer ich es wollte. Über die



Williger Starter:
Alfasud-Motor

Kaltlaufeigenschaften war ich gleichfalls nicht sehr erbaut, kenne aber noch schlechtere Exemplare. Störungen an der Ventileinstellschraube hatte ich allerdings nicht.

Wilhelm Heidbrink,
Feldolling

Das Gesamturteil Ihres 50 000 km-Dauertests mit dem Alfasud ist durchaus positiv ausgefallen, was mich auch nicht überrascht hat, da der Wagen im Konkurrenzvergleich mit Ausnahme des Citroen GS, der von der Konzeption her ähnlich angelegt ist, keine Gegner zu fürchten braucht.

Klaus Tiedtke,
Stade

Siebenützenvergleichsweise oft das Wörtchen „vergleichsweise“ in Ihren Testberichten.

Hans-Peter Hellhammer,
Münster

Bonn, Benzin und Blei

auto motor und sport-Vorschlag:
Auswege aus der Blei-Misere.
Heft 8, Seite 12.

Die Lektüre dieses Artikels hat mir viel Freude vermittelt, zumal hier mit klaren Vokabeln Dinge ausgesprochen werden, um die man in Bonner Kreisen meist einen großen Bogen macht. Bemerkenswert sind auch

die von Ihnen vorgeschlagenen drei Lösungen. Es ist allerdings aus heutiger Sicht fraglich, ob Bonn im Sinne dieser Lösungen reagieren wird. Ein kürzlich im Westdeutschen Rundfunk gesendetes Interview mit Staatssekretär Dr. Hartkopf zeigt die starre Haltung von Bonn auf.

Dr. M. Rossenbeck, Aral-AG,
Bochum

Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1600

Heft 8, Seite 58.

Wer diese Uralt-Klamotte kauft, kann für sich in Anspruch nehmen, das häß-



Facelifting: Giulia Nuova

lichste Auto Europas zu fahren (nur in den USA wird er noch übertroffen).

W. Klein,
Oberstdorf

Das Milliarden-Ding

Benzin-Blei-Gesetz: Gefahr für neun Millionen Motoren.
Heft 6, Seite 16 und Briefe

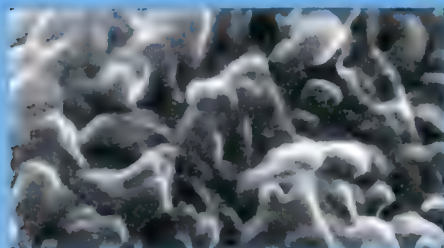
Abgesehen davon, daß Sie Tendenziöses — „Bonner Blei-Soldaten“ — als Meinung verkaufen, läßt sich auch sachlich einiges einwenden. So verschickte BMW Pressemitteilungen, und eine davon trägt den Titel: „BMW meistert Kraftstoffprobleme.“ Den Vergasermotoren — sowohl Vier- wie Sechszylindern — stünden keine Schwierigkeiten ins Haus, selbst bei den Einspritzern wurden „technische Lösungen gefunden“ (Zitat). Für BMW geht also die Welt am geringeren Bleizusatz nicht unter, und wenn selbst BMW schreibt: „Die durch die Anti-bleigesetzgebung aufgeworfenen technischen Probleme werden somit zu lösen sein“.

Machen Sie die
Hysteresis-Probe!
Bei Ihrem Reifenhändler

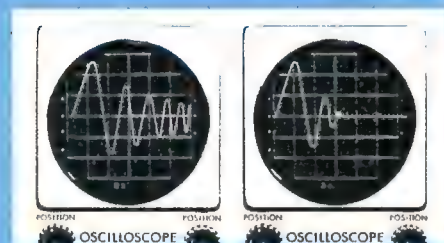
Metzeler Perfect bremst kürzer

Mehr Adhäsionsstellen – bessere Reifenhaftung

Die neue Laufflächenmischung des **Perfect** hat durch die besondere Art und Auswahl von verschiedensten Polymeren, Füllstoffen und Weichmachern eine höhere Hysteresis (Ruckpralldämpfung) und eine beweglichere Molekülstruktur. Das bewirkt in der Grenzschicht der Lauffläche, die den unmittelbaren Kontakt zur Straßenoberfläche herstellt (ca. 1/10 mm) ein neuartiges Adhäsionsverhalten.



Wie mit Millionen kleinster Stoßdämpfer werden die Mikroschwingungen der Mischungsglobulen durch die höhere Hysteresis gedämpft, wodurch beim Abrollvorgang eine einmal hergestellte Kontaktstelle erhalten bleibt. Außerdem wird die Anzahl der Kontaktstellen durch die Beweglichkeit der Molekülketten erhöht, die in einem weiten Temperatur- und Geschwindigkeitsbereich molekulare Platzwechsel zulassen.



Die **Perfect**-Laufflächenmischung baut beim Abrollvorgang mehr Kontaktstellen als üblich auf und behält diese Berührungsflächen länger aufrecht. Die Reifenhaftung und Bremswirkung wird dadurch entscheidend verbessert.

... durch höhere Hysteresis



Bremst kürzer

Der Stahlgürtelreifen **Perfect** von Metzeler hat eine neuentwickelte Laufflächenmischung mit höherer Hysteresis. Dadurch werden beim Abrollvorgang mehr Bodenkontaktstellen als üblich aufgebaut und länger aufrechterhalten.

Bis zu 10% kürzere Bremswege

Der **Perfect** hat bis zu 10% kürzere Bremswege. Die Auswirkung der »Schrecksekunde« wird auf nasser und schlüpfriger Fahrbahn praktisch kompensiert. Die Gefahr von Auffahrunfällen verringert.

Haftet besser

Der **Perfect** zeigt seine hervorragenden Eigenschaften gerade in gefährlichen, nassen Kurven. Er bietet in der Kurve bis zu 6% höhere Sicherheitswerte. Er haftet besser und bricht bei schnellen Ausweichmanövern nicht so leicht aus. Außerdem behält er seine neutrale Steuerungstendenz unverändert bei und ist auch im Grenzbereich gut kontrollierbar.



METZELER
Wegbereiter der
Reifentechnik



LANCIA FULVIA COUPÉ

Ein Klassiker unter den reinrassigen Sportcoupés.
Mit der zeitlos schönen Linienführung eines Prestige-Automobils,
das es sich leisten kann,
seine Eleganz mit raffiniert-schlichem Styling zu betonen.
Das auch in Fahrleistungen, Komfort und Sicherheit zum Besten gehört,
das die führenden europäischen Marken
heute anzubieten haben.

1286 ccm, 90 PS, Frontantrieb, 5 Gänge, 2/2 Sitze,
umfangreiche Serienausstattung.

DM 14.490,-

Unverbindliche Preisempfehlung



Ausführliche Informationen durch die Deutsche Lancia Vertrieb GmbH · 7100 Heilbronn · Salzstraße 140

Leserbriefe

dann sollte auch von Ihnen sachlich argumentiert werden.

Eberhard von Kuenheim sieht volkswirtschaftliche Folgekosten, allerdings ist er fairer als Sie. Kuenheim: „Insgesamt steigender Benzinverbrauch, Schäden für nicht umgestellte Motoren und die nichtbeantwortete Frage, wie der Transitverkehr durch die Bundesrepublik mit Treibstoffen versorgt werden kann.“ (Zitat.)

Herbert W. Ankele,
Nürtingen

Autofahrer zweiter Klasse

Heft 7, Editorial.

Einige Fakten zeigen erhebliche Nachteile auf: Der Wagen Ihres Freundes muß nämlich ins Betriebsvermögen übernommen werden, das bedeutet, daß er diesen Wagen mindestens 3 Jahre lang fahren bzw. behalten muß, da ihm sonst 7,5 Prozent verlustig gehen. Diesem Zwang sind Sie als Privatmann nicht ausgesetzt. Wenn Ihr Freund dann aber den Wagen verkaufen möchte, muß er auf den Verkaufspreis 11 Prozent Mehrwertsteuer an das Finanzamt abführen. Sie persönlich können sich vorstellen, daß Ihr Freund damit automatisch aus dem Wettbewerb ausscheidet oder den eigentlichen Verkaufspreis so niedrig ansetzen muß, daß er eben diese 11 Prozent als Verlust hinnehmen muß. Sie als Privatmann unterliegen dieser FA-Forderung nicht.

Uwe E. Leffler,
München

Mir ist klar, daß eine Investitionszulage für Kraftfahrzeuge des privaten Verbrauchs (falls man das über Fahrzeuge sagen kann, die auch vom Arbeitnehmer sehr weitgehend für berufliche Zwecke verwendet werden) unserer Staatsverschuldung einen bedenklichen zusätz-

lichen Auftrieb geben würde. Zum Problem gehört aber sicher der für berufliche Zwecke genutzte Privatwagen des Arbeitnehmers, für den der Arbeitgeber kein Geld zahlt.

Dr. Karl Ernst Bumm,
Düsseldorf

Die in mancherlei Hinsicht voneinander abweichenden Regelungen für Einkommen- und für Lohnsteuerzahler sind sicherlich nicht der Weisheit letzter Schluß, im großen Ganzen aber schon richtig. Zu den richtigen Dingen gehört es durchaus, bei den Einkommensteuerzahlern das Automobil steuerlich als Investition zu betrachten, bei den Lohnsteuerzahlern hingegen nicht.

Wenn Sie meinen, daß es den freiberuflich Tätigen im Schnitt besser geht als den ja gerade heutzutage so ungemein bedauernswerten Arbeitnehmern, dann würde ich an Ihrer Stelle umgehend zum freien Journalismus übergehen, vorausgesetzt, daß Sie tüchtig und optimistisch genug sind, solches Risiko auf sich zu nehmen.

Sie tun so, als ob die Wohltat der Investitionszulage nur den „Nobelmärkten“ Mercedes und BMW zugute käme. Als ob in der Industrie, im Gewerbe, im Handel usw. nur Chef-Autos gekauft würden! Sie sollten sich mal die nach Käufergruppen aufgeschlüsselten Kfz-Neuzulassungszahlen ansehen, die vom KBA regelmäßig veröffentlicht werden. Die Masse der Firmwagen sind nämlich beileibe nicht die Chef-Autos, sondern alle möglichen anderen.

Kfz-Neuzulassungszahlen ansehen, die vom KBA regelmäßig veröffentlicht werden. Die Masse der Firmwagen sind nämlich beileibe nicht die Chef-Autos, sondern alle möglichen anderen.

Werner Oswald,
Oberhaching

Die Aussagen zum Autofahrer zweiter Klasse waren nicht besonders gut gelungen. Oder kannten Sie keine Investitionssteuer?

Viereckige Hühnereier sind zwar besser zu lagern, jedoch wesentlich schwerer zu legen!

Uwe Schabla,
Remscheid




So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann... so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen.

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der Biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

Die Nähr- und Aktivierungsstoffe dieses Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt. Ein spezieller Aktivierungsstoff, der nur in NEO-Silvikrin enthalten ist, dringt bis ins

Innere der Haarkeime ein. Kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln können sich wieder von Grund auf erholen.

Statt feiner Flaumhaare kann wieder kräftigeres Haar nachwachsen.

Die noch lebensfähigen Haarwurzeln des Flaumhaares erhalten durch die Biologische Haarnahrung neue Wachstumsimpulse, denn NEO-Silvikrin mobilisiert den Zellstoffwechsel in den Haarkeimen.

Das Haar wird gekräftigt, wächst willig und erhält seine ursprüngliche Struktur zurück.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen jeder Genese und beugt der Bildung neuer Schuppen vor.



Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.




Das Silvikrin-Programm: NEO-Silvikrin-Konzentrat Silvikrin Biolog. Haarwasser Silvikrin Shampoo-med. Neu: Silvikrin Biolog. Haar-Schaum gibt Männerhaar Struktur und Fülle

75%  **HAHN**

1 P-10-373



Spartaner

Test VW Polo: neues Modell mit 900 ccm und 40 PS.

Von Klaus Westrup

Die deutsche Automobilindustrie hat in den letzten Jahren zweifellos dazugelernt. Wichtigstes Ergebnis dieses Lernprozesses ist sicherlich die Tatsache, daß der Kleinwagen wiederentdeckt wurde — nachdem er viele Jahre von der Szenerie verschwunden war und nachdem sich ebenso viele Jahre lang ausländische Produzenten ungestört innerhalb einer riesigen Marktlücke tummeln konnten.

Auch das Volkswagenwerk, dem die Käferkräfte zunehmend erlahmten, konnte nicht mehr umhin, in der unteren Hubraum-Klasse mit neuen Model-

gelungen ist: Das Kleinwagen-Angebot von VW und Audi NSU reicht inzwischen vom Billig-Käfer für 7000 Mark über den Polo in zwei Ausstattungsvarianten, den Audi 50 LS und GL zum ebenfalls noch hier angesiedelten Golf, der freilich mit L-Ausstattung und 1,5-Liter-Motor die 10 000-Mark-Grenze leichtfüßig überschreitet, dafür aber zumindest leistungsmäßig Mittelklasse-Format offeriert.

Beim Polo wurden die Grenzen bewußt enger gesteckt; er sollte — auch aus optischen Gründen — weniger als einen Liter Hubraum haben, leistungs-



Der Polo unterscheidet sich äußerlich vom Audi 50 vor allem durch fehlende Chromzier. Die Stoßstangen sind silberfarben lackiert, die Türgriffe wurden mattschwarz.

len aktiv zu werden; auf den Passat folgte der Golf — vielfach auch als Käfer-Nachfolger apostrophiert —, und auf den Golf folgte der Polo.

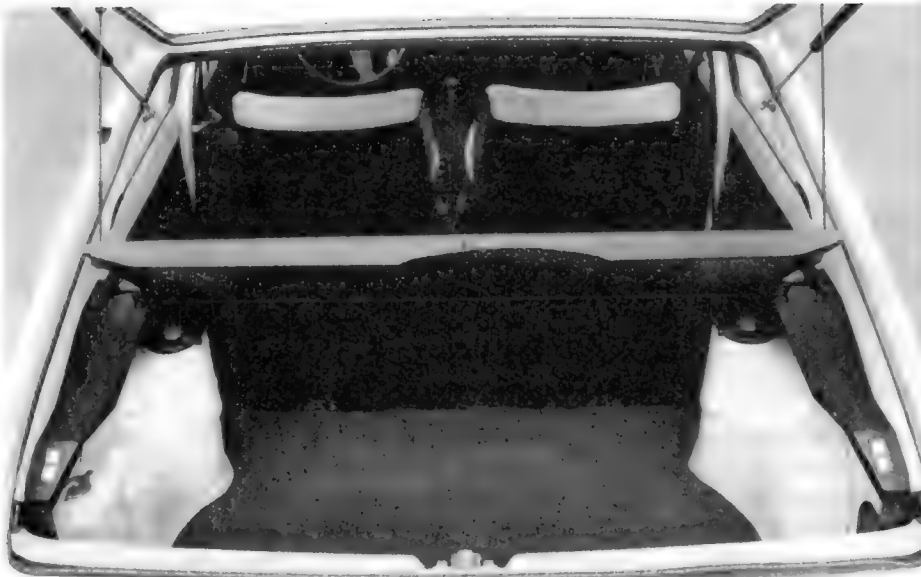
Ist also der Polo der wahrhaftige Käfer-Nachfolger?

Er ist es in Wahrheit genausowenig oder genausoviel wie der Golf; beide dienen dazu, zusammen mit dem Käfer, der nach den Werksferien nur noch in Schlicht-Version produziert wird, die Schlagkraft des Konzerns im Economy-Bereich zu stärken.

Wer die Modellpalette gedanklich komplettiert, weiß, daß dieser Schachzug

mäßig wurde eine günstige Versicherungsklasse angestrebt. 40 PS sind das Ergebnis ebenso wie 900 Kubikzentimeter, im Karosseriebereich kam es — wenn mit dem Basismodell Audi 50 verglichen wird — zu Einsparungen.

Daß mit dem Audi 50 tatsächlich häufiger verglichen werden muß, darf nicht erstaunen. Der Polo ist mit der jüngsten Ingolstädter Kleinwagen-Kreation weitgehend identisch — erwünschte Differenzen zum luxuriöser erscheinenden (und strategisch auch so gemeinten) Audi 50 kamen durch teilweise unaufwendige Modifikationen zustande. Der künftige Polo-Käufer hat es also mit einem in Sachen Leistung



Die Heckklappe ist serienmäßig, Gasfeder-Aufhaltung bietet nur der Polo L.



Hahnentritt-Muster auf den Sitzen verbreitet Frische im Interieur.



Der Polo-Motor ist quer eingebaut und leicht nach vorne geneigt.

Test VW Polo

und Ausstattung gestrippten Audi zu tun. Ein brandneues Auto ist der Polo deshalb nicht — nur eine aktuelle Variante.

Weniger Chrom, mehr Sachlichkeit

Dennoch ist nicht daran zu zweifeln, daß der Polo beim Publikum als Auto eigener Prägung erscheinen wird. Das VW-Emblem am mattschwarzen Grill führt diesen Bewußtseinswandel eben-

Auf einen Blick

Kompakte, in Normal-Ausführung äußerst mager ausgestattete Limousine mit Schrägheck, Heckklappe und variablem Kofferraum. Befriedigender Federungskomfort, sehr sichere Fahreigenschaften auch in Grenzsituationen. Knapp ausreichende Fahrleistungen, hohes Drehvermögen, für Hubraum- und Wagenformat ungewöhnlich niedrige Fahrgeräusche. Noch im Rahmen liegender Anschaffungspreis, günstige Fest- und Unterhaltskosten.

so herbei wie die — zumindest in N-Version — abgemagerte Fassade: Auf Chrom wurde total verzichtet — sogar die Stoßstangen erweisen sich beim näheren Hinsehen als nur silberfarben lackiert.

Solche äußerliche Versachlichung bleibt nicht ohne Wirkung auf den Betrachter. Daß der Effekt hingegen gar nicht einmal so schlecht ist, dafür kann der entchromte Polo nichts. Ihm kommt nur zugute, daß Chromschmuck an Autos als wenig zeitgemäß gilt.

Im Innenraum erscheinen die Sparmaßnahmen hingegen weniger vorteilhaft. Dem schwarzen Pappdeckel, der sich als Seitenverkleidung auf beiden Seiten längs durchs Auto zieht, ist weniger Funktionalität anzusehen, so daß an diesen Passagen der bloße Eindruck schlichter Ärmlichkeit entsteht. Sobald man Platz genommen

Vier Zylinder, 900 ccm und 40 PS sind die wichtigsten Kennziffern des Polo-Triebwerks, das vom Audi-50-Motor abgeleitet wurde. Eine obenliegende Nockenwelle sorgt für einen drehfesten Ventiltrieb.

hat, verschwindet das dumme Gefühl; die seitliche Pappe rückt aus dem Blickfeld, Sitze und Sitzposition sind für ein so kleines Auto ausgezeichnet.

Das ist kein Wunder: Das Mobiliar wurde komplett aus dem Audi 50 übernommen und erweist sich auch im Polo als überdurchschnittlich bequem und bietet guten Seitenhalt. Daß — im Gegensatz zum Audi — ein munterer Hahnentritt-Bezug gewählt wurde, ist ebenfalls kein Nachteil; ohne finanziellen Mehr-Aufwand wird damit der Eindruck der Jugendlichkeit und Frische erweckt — die Audi-Bezüge erscheinen dagegen steif und betulich.

Der Armaturenbereich wirkt freundlich und funktionell. Daß auch hier gespart wurde, ist ebenso unverkennbar: Die N-Version des Polo hat beispielsweise noch nicht einmal eine Tankuhr, einziges Anzeigeelement bleibt der Tachometer. Für andere Orientierungen ist eine ganze Reihe von Kontrollampen vorgesehen, die gegebenenfalls auf schwindenden Benzin vort, zu heißes Kühlwasser oder den gezogenen Choke hinweisen. Wasserwarnlampe und Choke-Signal wurden zusammengefaßt — wenn das diesbezügliche Licht rot leuchtet, kann es also gleichermaßen am Kühler oder am Vergaser liegen.

Ausstattung und Extras

Zur L-Ausstattung gehören zum Aufpreis von DM 510,—

- Verchromte Stoßstangen
- Zwei Türschlösser
- Heckklappe mit Gasfeder-Aufhaltung
- Klappbare hintere Sitzbank
- Gepäckraum-Abdeckung
- Benzinuhr
- Zweistufiges Heiz- und Lüftungsgebläse
- Zwei Wischergeschwindigkeiten mit automatischer Endlagenabschaltung
- Wisch-Wasch-Automatik
- Nadelvlies auf dem Fußboden

Zum M-Paket gehören zum Aufpreis von DM 165,—

- Heizbare Heckscheibe
- Zusätzliche Ablage
- Abblendbarer Innenspiegel
- Rückfahrleuchten
- Tankverschluß abschließbar

Zusätzliche Einzel-Extras:

- Automatik-Gurte (DM 62,—)
- Heckscheibenwischer (DM 176,—)*
- Halogen-Scheinwerfer (DM 117,—)*
- Gürtelreifen (DM 165,—)

* nur lieferbar mit 45 Ah-Batterie und Drehstromgenerator 770 Watt (DM 87,—).

Im übrigen findet man die Audi-50-Ausstattung vor: seine griffgünstig placierte Bedienungshebel, ausreichende Ablagemöglichkeiten unterhalb des Armaturenbretts und Holzimitation links und rechts des Instrumentenkastens. Heizung und Lüftung funktionieren einwandfrei — in vielen Kriterien ist der Polo seinem aufwendiger ausgestatteten Pendant nicht unterlegen.

Dennoch darf kein Zweifel daran bestehen, daß der Polo in N-Ausstattung ein auffallend mageres Automobil ist (siehe Ausstattungs-Kasten); der L-Version, die unter anderem ein Türschloß an der Beifahrertür, zwei Wischergeschwindigkeiten und eine Gepäckraum-Abdeckung beinhaltet und 510 Mark Aufpreis kostet, kann wohl kaum ernsthafter Nutzwert abgesprochen werden. Zusätzlich liefert das Volkswagenwerk ein sogenanntes Basis-Paket für 165 Mark Aufpreis. Seine Bestandteile: heizbare Heckscheibe,

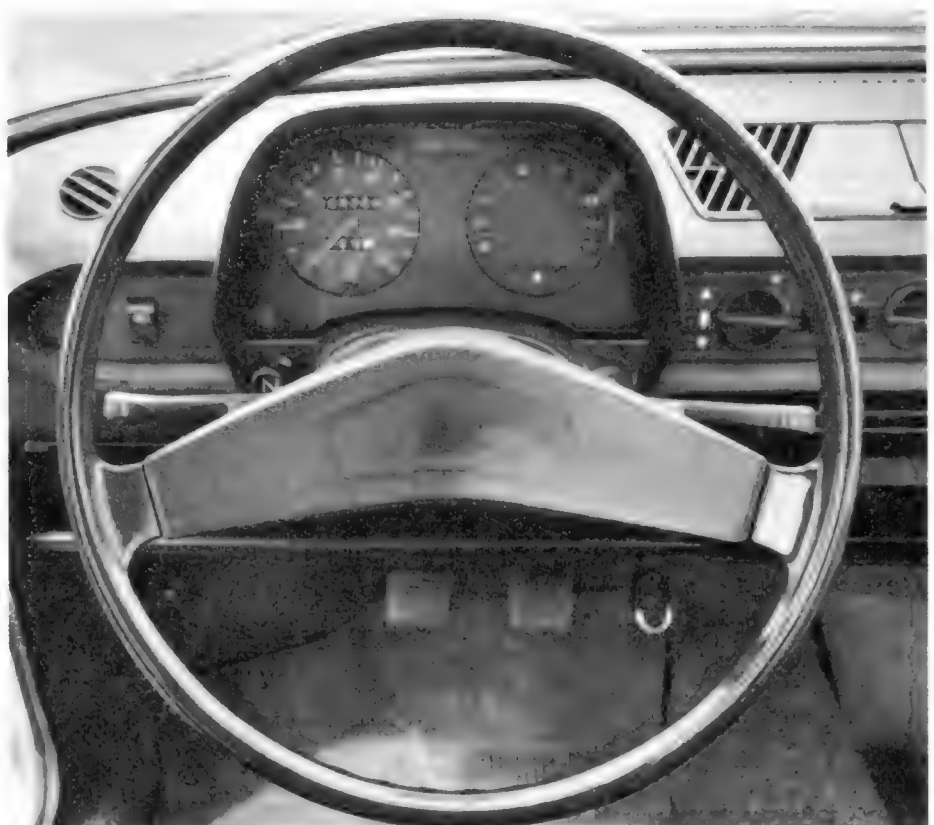
Daß der Polo ein Spar-Auto ist, zeigt sich besonders an der Ausstattung. Im Armaturenbereich werden in N-Version Benzinuhr und Wasserthermometer vermißt. Alle Bedienungshebel wurden griffgünstig placierte — Verwechslungsgefahr besteht nicht.



Schwarze Pappe in den Türen ...



... und nur eine Sonnenblende.



Das Armaturenbrett wurde in den wichtigsten Details vom Audi übernommen.

Test VW Polo

zusätzliche Ablage, abblendbarer Innenspiegel, Rückfahrleuchten und abschließbarer Tankdeckel.

Gönnen sollte man sich noch ein weiteres Extra, auf das auch im Sinne der Verkehrssicherheit schlecht verzichtet werden kann: den Heckscheibenwischer (Aufpreis: DM 176,—). Da das Kombi-Heck des Polo bei Regenfahrt rasch verschmutzt, tut hier regelmäßige Säuberung not.

Zum Vergleich

		VW Polo	VW Golf	VW 1200	Audi 50 LS	Fiat 127	Opel Kadett 1.0
Hubraum	ccm	895	1093	1192	1093	903	993
Leistung	PS bei U/min	40/5900	50/6000	34/3800	50/5800	45/6000	40/5400
Testverbrauch	L/100 km	9,0	9,5	10,6	8,5	7,5*	8,1
Preis	DM	7500,—	8795,—	6950,—	8995,—	7490,—	8815,—
Beschleunigung in s							
0 bis 60 km/h		6,9	6,3	8,6	6,0	6,2	8,3
0 bis 80 km/h		11,3	10,7	15,0	10,1	10,4	15,1
0 bis 100 km/h		18,2	16,7	26,8	15,8	16,7	26,3
0 bis 120 km/h		37,5	28,3	—	26,0	30,7	—
1 km mit stehendem Start		40,2	38,4	43,6	37,7	38,8	43,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	133,5	146,3	118,4	144,0	139,5	127,7

* Superbenzin



Bewährt im
Härtesten Alaska-
Feuerland!

30 514 Strapazen-Kilometer

Der neue

Drei Reifen in einem

PIRELLI
Die Beine Ihres Autos

Für ein Dreimeterfünzig-Auto wird Ihnen viel Platz geboten — in der Disziplin „Kompaktheit“ hat der Polo eine Bestnote verdient. Vier Leute können bequem und mit ausgezeichneter Sitztiefe hinten untergebracht werden, Gepäck verschwindet in einem eher knapp bemessenen 180-Liter-Abteil, das durch eine Heckklappe zugänglich ist. Ein Klappmechanismus der hinteren Sitzbank wird nur in der L-Ausführung geliefert — wer die Variabilität des Kofferraums in N-Version nutzen will, muß zunächst die Beinauflage der Rücksitzbank separat entfernen.

Auch hier zeigt sich, daß L besser ist als N — in der Verarbeitungsqualität ergeben sich dagegen erwartungsgemäß keine Unterschiede. Auch der Polo wird den Ansprüchen, die gegenüber VW-Produkten gelten, gerecht und überzeugt durch routinierte Großserien-Qualität.

Trend nach unten

Unter der Motorhaube des Polo bietet sich äußerlich ein vertrauter Anblick:

Am Werk ist jener quer eingebaute Vierzylinder, der auch den Audi 50 in zwei verschiedenen Leistungsvarianten und den Golf in L-Version motorisiert.

Differenzen gibt es trotzdem — sie stecken allerdings unter dem Guß-eisen.

Tatsächlich nämlich ist der Audi-50-Motor für den neuen Verwendungszweck erheblich modifiziert worden. Kernstück der Bemühungen: eine neue Kurbelwelle mit reduziertem Hub (59 statt 72 mm).

Meilen-Pirelli



Nach 30.514 km über Schotter, Steine, Wüstensand, Andenpässe und „Straßen, die keine sind“ kam der neue Meilen-Pirelli in Feuer-land an Sein Tester Fritz B. Busch: „Mit bin und dem selben Satz Reifen fuhr ich in 94 Tagen von Alaska bis Feuerland.“ Am Ziel hat der neue Kilometer-Reifen noch eine durchschnittliche Profiltiefe von 2,3 Millimetern.

**Drei Gürtel
für mehr Kilometer
Drei Patente
für mehr Sicherheit
Mehr Technik
für mehr Komfort**

**Reise durch den Wilden Westen
zu gewinnen.**
3.500-Mark-Erlebnisreise durch den Westen
der USA. Auslosung am 15.7.1975.
Gewinnkarten ab sofort bei
Ihrem Reifenhändler.

Test VW Polo

Diese Maßnahme hatte bei gleichgebliebener Bohrung von 69,5 Millimetern eine Hubraumreduktion von runden 200 Kubikzentimetern zur Folge; während das Audi-50-Triebwerk 1100 ccm offeriert, hat der Polo nur knapp 900 zu bieten, für den Frankreich-Export steht sogar eine 780-ccm-Variante zur Verfügung (Hub: 51 mm). Leistungsmäßig blieb der Abstieg natürlich nicht ohne Folgen: Der Polo entwickelt ma-

ximal 40 PS bei nahezu 6000 Touren – die Basis-Maschine mit 1,1 Liter Volumen bietet in Normalbenzin-Ausführung 50 Pferde bei 5800 U/min. Auch im Drehmoment ging es abwärts: Der Polo schafft 6,2 mkg, der Audi 50 7,7 – beide übrigens bei jeweils 3500 Umdrehungen.

Daß der Polo ein Neunhunderter wurde, nachdem technisch durchaus die Möglichkeit bestanden hätte, einen stark gedrosselten Elfhunderter anzubieten, hat seine Gründe im Marketing-

Bereich: Auch „optisch“ wollte man kleiner sein als Audi oder Golf, und da der deutsche Autokäufer meist stark in Hubraum und Zylindern denkt, war diese Verkleinerung verkaufspolitisch sicherlich richtig.

Auf der anderen, technischen Seite hätte sie freilich auch anders zustande kommen können, nämlich durch eine Verkleinerung der Zylinderbohrung und gleichbleibenden Hub. Dennoch wurde der Kurbelwellen-Lösung, die den Polo-Motor extrem kurzhubig

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 69,5 x 59 mm, Hubraum 895 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,2 : 1, Leistung 40 PS bei 5900 U/min, spezifische Leistung 44,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 6,2 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5900 U/min) 11,6 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Elektro-Ventilator mit Thermoschalter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, 1 Fallstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, 36-Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 27 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einzelben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,454 (15,788), II. 2,050 (9,370), III. 1,347 (6,157), IV. 0,963 (4,401), R. 3,384 (15,488), Achsantrieb 4,571.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Koppelkerachse mit Federbeinen, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend,

Felgen 4 1/2 J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 135 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2335 mm, Spur 1300/1308 mm, Außenmaße 3500 x 1559 x 1359 mm, Innenbreite vorn 1280 mm, hinten 1290 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 935 mm, hinten 855 mm, Sitztiefe vorn 450 mm, hinten 470 mm, Knieaum hinten 80–280 mm, 3 1/2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Wendekreis links 9,9 m, rechts 10,0 m, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 180 Liter, bei umgeklappter Rückleitzbank 500 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 700 kg (davon Vorderachse 425 kg, Hinterachse 275 kg, Gewichtsverteilung 60,7 : 39,3), zulässiges Gesamtgewicht 1100 kg, Zuladung 400 kg, Personenindexzahl 4,7, zulässige Anhängelast gebremst 600 kg, ungebremst 380 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 17,5 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 28,0 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 133,5 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0 bis 40 km/h 3,6 s
0 bis 60 km/h 8,9 s
0 bis 80 km/h 11,3 s
0 bis 100 km/h 18,2 s
0 bis 120 km/h 37,5 s
1 km mit stehendem Start 40,2 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	6,1 s
40 bis 80 km/h	14,1 s
40 bis 100 km/h	23,9 s
40 bis 120 km/h	42,7 s
1 km ab 40 km/h	41,0 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 42 km/h
II. Gang	10 bis 73 km/h
III. Gang	16 bis 104 km/h
IV. Gang	30 bis 147 km/h*

*theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	51 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	77 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin	
Autobahn ϕ ca. 120 km/h	9,5 L/100 km
Landstraße ϕ ca. 65 km/h	8,7 L/100 km
Kurzstrecke	7,8–9,5 L/100 km
Testverbrauch	9,0 L/100 km

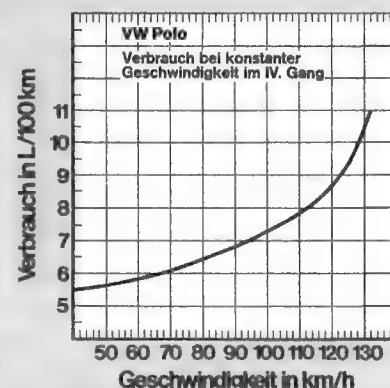
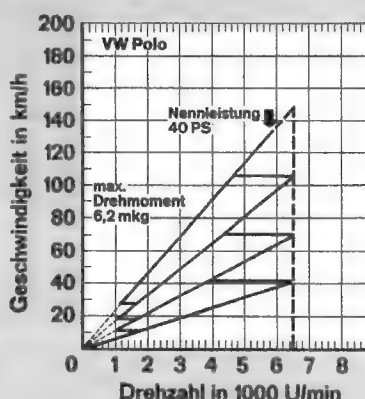
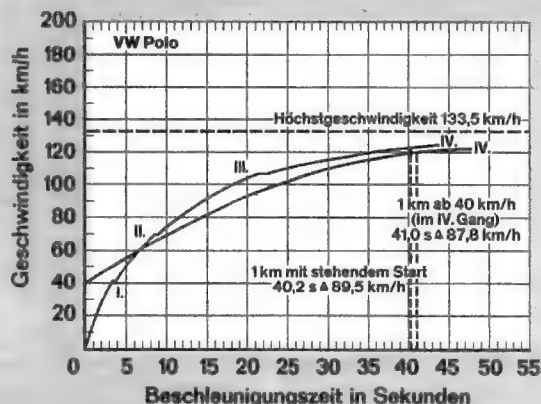
WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

RICHTPREIS

Limousine, zweitürig . . . DM 7500,-

Hersteller: Volkswagenwerk AG, 318 Wolfsburg





**Wir haben den Mut
zur Zukunft.**

**Die Stuyvesant-
Generation geht
ihren Weg.**



Echter Stuyvesant-Geschmack mit Tabaken aus vier Kontinenten.

Test VW Polo

machte, der Vorzug gegeben. Einfachere Lagerhaltung bei der Ersatzteilversorgung und vor allem günstigeres Schwingungsverhalten bei hohen Drehzahlen waren die wichtigsten Gründe für die Wendung zum Kurzhuber.

Der Fahrbetrieb gibt der Entscheidung zweifellos recht: Der Polo-Motor gibt sich in der Laufruhe noch entschieden besser als sein ebenfalls relativ kurz-

hubiges Audi-50-Pendant und bietet speziell in diesem Kriterium einen klaren Vorsprung vor allen übrigen Konkurrenten. Im Kleinwagen-Bereich wurden diesbezüglich neue Maßstäbe gesetzt — erst recht dann, wenn es um hohe und höchste Drehzahlen geht.

Auf der Autobahn profitiert der Polo-Pilot von diesen überzeugenden Resultaten am deutlichsten. Auch wenn bergab der Fuß nicht vom Gas genommen wird und die Kurbelwellen-Drehzahl in Richtung 7000 geht, läßt der Motor-

raum kaum mehr ertönen als ein unaufdringliches Brummen von geringer Intensität. Keine Frage: Der Polo kann sich von der Geräuschkulisse her mit der Mittelklasse messen. ▶

Der Polo bekam einen handbetätigten Choke und keine Startautomatik, was ebenfalls mit Sparmaßnahmen zusammenhängt. Eine elektrisch betätigte Scheibenwaschanlage gibt es auch nicht gegen Aufpreis — nur eine Wisch-Waschautomatik (L-Ausführung).

auto motor sport VW Polo Bewertung: 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft	
Test- ergebnis	
Prüfpunkt	Bewertung
● AUSSTATTUNG In N-Version außerordentlich magere Serienausstattung (u. a. nur ein Türschloß, keine Benzlnuhr, einstufiges Heiz- und Lüftungsgebläse, fußbetätigte Scheibenwaschanlage). Wirksame und gut regulierbare Heizung.	5
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Klare und übersichtlich angeordnete Bedienelemente, gut ablesbare Instrumente und Kontrolleuchten. Leichtgängige und exakte Schaltung, genaue Lenkung mit geringen Lenkkräften. Sehr ausgeprägte Handlichkeit, auch beim Rangieren.	2
● FAHR SICHERHEIT Guter Geradeauslauf, nur mäßige Windempfindlichkeit. In Kurven leichte Neigung zum Untersteuern, auch in Grenzsituationen gute Beherrschbarkeit. Geringe Lastwechselreaktionen, gute Winter-eigenschaften.	2
● KAROSSERIE Gemessen an den Abmessungen (Länge 3,50 m) großer Innenraum mit ausreichendem Platz für vier Personen. Gute Übersichtlichkeit, hoher Nutzwert der Karosserie durch Heckklappe und variablen Kofferraum, Volumen jedoch im Normalzustand knapp. Befriedigende Verarbeitungsqualität.	2
● KOMFORT Sehr gute Sitze, insgesamt befriedigender Federungskomfort, wenig Abrollgeräusche. Für die Hubraumklasse äußerst leiser Motor, geringe Windgeräusche.	2
● LEISTUNG Ausreichende Fahrleistungen, unzureichendes Temperament bei voller Zuladung, geringe Durchzugskraft. Höchstgeschwindigkeit knapp über 130 km/h.	4
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Vibrationsarm laufender Vierzylinder mit hohem Drehvermögen, exakte, leichtgängige Schaltung, gut abgestuftes Getriebe.	2
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Im Rahmen liegender Anschaffungspreis, günstige Unterhaltskosten Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 19,0 Pf/km; 20 000 km/Jahr 15,8 Pf/km; 30 000 km/Jahr 14,7 Pf/km. Ölwechselintervalle ausreichend (alle 7500 km), Inspektion alle 15 000 km. Garantie 1/2 Jahr oder 10 000 Kilometer. Durchschnittlich hoher Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 9,0 Liter Normal/100 km.	2



Choke am Armaturenbrett.



Abgemagertes Gaspedal.



Fußpumpe zum Scheibenwaschen.



Evinrudes 2-Tage-Ferien: an jedem Wochenende.



Mit einem Evinrude haben Sie 104 Extra-Ferien-Tage pro Jahr. Picknicken... Entdecken... Schnorcheln... Fischen..., erleben Sie es mit einem Evinrude

Seit über 60 Jahren bauen wir Außenborder, und wir haben genau den Motor, den Sie für Ihren Freizeit-Spaß brauchen. Egal ob Sie den 2, den 4 oder 6 PS wählen, jeder ist leicht genug zum Tragen. Aber stark genug, um ein Dingi, Schlauchboot oder Segelboot mühelos anzutreiben. Flußaufwärts über Seen oder in ruhige Buchten. Weit weg von der Menge und dem Lärm. Der Evinrude Mintwin, 4 PS zum Beispiel hat die 2-Zylinder-Zuverlässigkeit, volle Wasserkühlung und einen flexiblen Propeller, stoßdämpfend gelagert, um das Risiko von Beschädigungen zu mindern.

Nutzen Sie unsere lange Erfahrung. Nehmen Sie einen Evinrude und Sie haben dieses Wochenende schon Ferien. Und an jedem weiteren Wochenende.

Evinrude: ein lückenloses Außenborder-Programm von 2 bis 135 PS. Alle PS-Angaben beruhen auf BIA-Normen.

Gleich einsenden an:

BRUNE GMBH · 68 Mannheim, Verbindungskanal, Linkes Ufer 18
Farbiger Gesamt-Katalog Evinrude 1975 kommt frei Haus.

Name: _____

Adresse: _____

Straße: _____

EVINRUDE 

Viel Erfahrung. Viel Leistung. Mehr Spaß.



Selbstverständlich komplett!



Allegro 1100
2türig, 45 DIN-PS
DM 7.590.-
(unverbindl. Preisempfehlung)

Allegro 1300
4türig, 54 DIN-PS
DM 8.690.-
(unverbindl. Preisempfehlung)

BRITISH LEYLAND - IMPORTEUR: A. BRÜGGEMANN + CO G

Test VW Polo

Leistungsmäßig kann er es natürlich nicht. Daß im Vergleich zum Audi 50 LS zehn wackere Pferde fehlen, wird in jeder Lebenslage deutlich. Zu den Schnellen zählt man im Polo sicherlich nicht, wohl aber zu den ausreichend Motorisierten. Die Meßwerte, die auto motor und sport ermittelte, zeigen, daß etwa das Potential eines Käfers mit

Im Gegensatz zum Audi 50 ist der Polo nicht mit Startautomatik ausgerüstet. Am Armaturenbrett sitzt ein Choke, der seine Aufgabe offensichtlich ernst nimmt: Es gab während des Testbetriebes weder mit dem Anspringen noch mit dem Rundlauf Probleme. Dem Werk hilft der handbetätigte Gemischanreicherer ein paar Mark sparen, dem Kunden – bei richtiger Bedienung – unter Umständen auch; erhöhter Leerlauf und damit unnötiger Benzinver-

große Mühe, weniger als 8 Liter/100 km zu verbrauchen, doch es besteht ebenfalls kein Zweifel daran, daß seine stärker motorisierten Brüder Audi 50 LS und GL – gleiche Fahrleistungen vorausgesetzt – nochmals sparsamer sind.

Gute Lage

Im Fahrwerk ist der Polo mit dem Audi 50 identisch – genauer gesagt mit dem Audi 50 LS, der sich ja vom stärkeren GL durch eine komfortablere Fahrwerksabstimmung unterscheidet. Beim Polo gab es keinen Grund, hier etwas zu verändern – das Ergebnis spricht denn auch für sich: Bester Geradeauslauf und nur mäßiges Untersteuern in Kurven charakterisieren die Fahreigenschaften des Polo, wobei die exakte Lenkung jederzeit in die Lage versetzt, gewünschte Richtungsänderungen schnell an die Vorderräder weiterzuleiten.

Erstaunlich gut ist ebenfalls der Fahrkomfort; Bodenwellen werden mühelos geschluckt, und selbst auf sehr zerklüfteten Pisten kann mit einem befriedigenden Abrollkomfort gerechnet werden. Zusammen mit der Laufruhe des Mo-

Verbrauchsvergleich (L/100 km)	VW Polo	Audi 50 LS	Audi 50 GL*
Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	8,9	8,1	7,7
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	7,4	7,4	7,0
Landstraße Schnitt ca. 70 km/h	9,3	8,9	8,6
Kurzstrecke	9,1	8,7	8,4

*) Super

1,6-Liter-Motor zur Verfügung steht. Auf 100 km/h kommt der Polo in 18,2 s, in der Höchstgeschwindigkeit erreichte der Testwagen annähernd 135 km/h. Subjektiv fühlt sich das alles noch etwas magerer an – negative Begleiterecheinung des auch bei hohen Drehzahlen ungewöhnlich laufruhigen Vierzylindermotors.

brauch, wie er bei Autos mit Startautomatik oft beobachtet werden kann, müssen bei Choke-Versionen nicht sein.

Im Treibstoffkonsum erwies sich der Normalbenzin verdauende Polo als genügsam (siehe auch Vergleichstabelle und Verbrauchskurve). Es macht keine



Austin *Allegro* Ein Auto wie Musik

Austin Allegro, das Auto wie Musik mit allen Extras ohne Aufpreis.

Mit Liegesitzen, Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Gürtelreifen 165/70 SR 13, Unterbodenschutz, Hohlraumbehandlung, Drehstromlichtmaschine, beheizbarer Heckscheibe, und beim Allegro 1500 sogar 5-Gang-Getriebe.

Die Austin Service-Organisation gewährt Ihnen Sicherheit auf allen Straßen und führt Ihnen den Preisschlager des Jahres 1975 vor.

Austin Allegro. Die komplette Wertanlage für Ihr Geld.



Allegro 1500
4torig, 68 DIN-PS
DM 9.190,-
(unverbindl. Preisempfehlung)

H · 4000 DÜSSELDORF · HARFFSTR. 53 · TELEFON 0211/78181



tors ergibt sich so ein in dieser Hubraumklasse bislang unerreicht hoher Gesamtkomfort, der den Polo ungeachtet seiner eher mageren Motorisierung sehr wohl zu einem brauchbaren Langstrecken-Auto werden läßt.

Diese überzeugenden Resultate sind jedoch — vor allem, was die Fahreigenschaften angeht — nur mit Gürtelreifen zu realisieren, mit denen der Polo serienmäßig nicht geliefert wird. Es gibt

sie, im Gegensatz zum Audi 50, gegen 165 Mark Aufpreis (Stahlgürtel-Bauweise).

Gönnen sollte sich der künftige Polo-Käufer dieses Extra — Scheibenbremsen darf er als Kunde der ersten Stunde bereits serienmäßig und ohne Aufpreis erwarten. Wegen Lieferschwierigkeiten soll die Trommelbremse erst im Verlauf dieses Monats Einzug in die Produktion halten, zusammen mit 12-

Zoll-Rädern und einem Minderpreis von 50 Mark. auto motor und sport wird sich mit einem Trommelbremsen-Polo noch zusätzlich beschäftigen — der Testwagen besaß an den Vorderrädern Scheibenbremsen, die unter keinen Umständen Probleme bereiten. Erwähnenswert ist allerdings die Tatsache, daß die Anlage relativ hohe Pedalkräfte verlangt.

Dank einer kräftigen letzten Preiserhöhung des VW-Konzerns, von der der Polo verschont blieb, wirkt der Neuling heute preisgünstiger als vor seiner Präsentation. Zwischen dem Normal-Polo (DM 7500,-) und dem Audi 50 LS (DM 8995,-) liegen immerhin 1500 Mark, und wer vom Preis des Polo L ausgeht (DM 8010,-), spart gegenüber dem Audi immer noch einen runden Tausender — hinzu kommt die Ersparnis an Festkosten (weniger Steuer, günstigere Versicherungsklasse).

Ist der Polo sein Geld wert? Die Antwort auf diese Frage kann nur ja sein. Denn noch niemals gab es bislang einen Volkswagen, der für 7500 Mark so viel konnte.



Kinder-Sicherung

Zubehör-Besprechungen: Kindersitz, Vollvisierhelm, automatischer Garagenöffner, Plastganz, Formel-1-Modellbausatz, Auto-Schampoo, Mehrzweckschlüssel.

Was für Erwachsene beim Autofahren gilt, gilt natürlich auch für Kinder: Sie sollten angeschnallt sein. Kleine Erdenbürger werden am sichersten im Babykorb oder im Oberteil des Kinderwagens auf dem Rücksitz untergebracht. Der Korb sollte mit Gurten verankert oder durch Sitzlehne und Polsterung fixiert sein.

Der Peggy-Sitz besteht aus einer Schaumstoffschale, die mit einem abnehmbaren, waschfesten schwarzen Stoff bezogen ist. Für festen Halt des Insassen sorgt ein aus Styropor gefertigtes, mit rotem Kunststoff verkleidetes Spieltischchen, das durch ein integriertes Gurtband mit der Karosserie fest verbunden ist.

Hohe Flanken, seitliche Kopfstützen und straffe Polsterung bewirken guten Seitenhalt und Sitzkomfort. Da der Oberkörper des Kindes nicht festgeschnallt ist, bleibt genügend Bewegungsfreiheit zum Spielen. Starre Metallteile, an denen sich das Kind oder daneben sitzende Personen bei einem Unfall verletzen könnten, gibt es nicht.



Bei Versuchen zeigte sich, daß das Kleinkind sogar bei Unfällen mit Aufprallgeschwindigkeiten von 50 km/h sicher im Sitz gehalten wird. Der Spieltisch verhindert dabei, daß der Kopf des mit dem Oberkörper nach vorne klappenden Kindes auf die Beine aufschlägt, und die einzelnen Styroporzellen vernichten durch plastische Verformung wirksam Aufprallenergie.

Nach einem Unfall müssen Gurtbänder und Spieltisch erneuert werden — gegen Einsendung des Unfallberichtes liefert der Hersteller kostenlos Ersatz. Der Peggy-Sitz wird einbaufertig für etwa 80 bis 100 Mark über den Fachhandel vertrieben. Hersteller: Römer-Wingard-Autogurte GmbH, 79 Ulm, Blaubeurer Straße 35.

Regazzoni F 1

Auf den Namen des Ferrari fahrenden Schweizer Formel-1-Piloten Clay Regazzoni taufte die italienische Firma Bel's, Hersteller von Helmen und Motorrad-Zubehör, ihren neuesten Integralhelm. Zu den typischen Merkmalen dieses Kopfschutzes zählt außer der

Attraktiv gestylt: Regazzoni-Helm.



Bietet guten Sitzkomfort und sicheren Halt: Peggy-Kindersitz.

Kinder, die ohne Schwierigkeiten richtig sitzen können, fahren in einem Spezialstuhl am sichersten. Die Firma Römer-Wingard, auf Sicherheitseinrichtungen für Autos spezialisiert, bietet für Kleinbürger im Alter zwischen acht Monaten und vier Jahren mit einem Gewicht von 8,5 bis 15,5 Kilogramm einen Sitz an, der bei den von der Stiftung Warentest durchgeführten Aufprall-Versuchen mit der besten Note abgeschnitten hat.

Der Sitz kann ohne Schwierigkeiten in jeden Personenwagen eingebaut werden. Seine Rückenlehne wird mit einem Gurt fest verankert. An dem zweiten, unmittelbar zwischen Rückenfläche und -lehne an der Karosserie festgeschraubten Gurt wird das im Spieltisch integrierte Gurtband eingehakt. Da alle Gurte mit einfach zu handhabenden Schlössern versehen sind, kann der Sitz rasch gelöst und wieder festgemacht werden.

auffälligen Lackierung in Rot/Weiß (zur Auswahl steht auch noch die Farbkombination Blau/Weiß) die von der Integralhelm-Norm abweichende Keilform mit einer vom Kinnsteg an schräg nach hinten verlaufenden, sich verjüngenden Anpreßkante.

Der attraktive Helm besteht aus acht dünnen Fiberglas-Schichten und ist mit 1,4 Kilogramm relativ leicht. Zu seinen besonderen Vorzügen gehört außer dem geringen Gewicht ein sehr breites, großes Sichtfeld, so daß er auch als Kopfschutz für Motorradfahrer sehr geeignet ist. Die Innenpolsterung gibt ebenso wie der praktische, mit einem gerändelten Stift versehene Verschuß keinen Anlaß zur Kritik, dagegen wäre eine bessere Polsterung des Verschußbandes wünschenswert.

Der Bel's-Integralhelm ist nach der Deutschen Industrie Norm (DIN) 4848 geprüft und somit bei allen motorsportlichen Wettbewerben zugelassen. Es gibt ihn in den vier Hutgrößen 57, 58, 59 und 60. Zur Standard-Ausrüstung gehört sowohl ein helles als auch ein getöntes Visier.

In der Zweifarb-Lackierung kostet der Regazzoni-Helm rund 300 Mark. Eine aus weniger Fiberglasschalen bestehende und einfacher gepolsterte, Clay Regazzoni GT getaufte Ausführung — sie wird in Weiß, Gelb, Orange, Rot, Blau und Mattschwarz angeboten — ist etwa 100 Mark billiger. Wer sich nicht mit fremdem Namen schmücken möchte, kann den Clay-Regazzoni-Schriftzug, ohne Beschädigungen an der Lackierung befürchten zu müssen, abziehen. Importeur: Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Tibor Lütz, 8 München 40, Leopoldstr. 34/38.

Automatischer Garagenöffner

Manuelles Öffnen und Schließen des Garagentores ist nicht nur für den Garagenbesitzer unbequem, es kann auch für andere Autofahrer lästig werden: Wenn die Garage nämlich unmittelbar an einer stark frequentierten Straße liegt und der parkende Wagen des Ga-



Bequem: automatischer Toröffner ...



... mit Fernbedienung.

rageneigners den Verkehr behindert, während das Tor bedient wird.

Einen automatischen Garagentor-Antrieb, der entweder mit einem neben dem Tor beziehungsweise an der Gartenpforte installierten Schlüsselschalter oder per Funk in Gang gesetzt wird, gehört neuerdings zum Fertigungsprogramm der Bosch-Tochter Eiseemann. Das für Einzel- und Doppelschwingtore geeignete Aggregat arbeitet mit einem völlig wartungsfreien Kettenantrieb, der von der Steuerelektronik automatisch gestoppt wird, sobald das Tor geöffnet oder geschlossen ist, oder wenn es auf ein Hindernis trifft. Bei Stromausfall kann das Tor manuell bedient werden.

Zur Standard-Ausrüstung des Toröffners gehört ein fest installiertes Garagenlicht, das beim Öffnen des Tores automatisch aufleuchtet. Der Garagentor-Antrieb kostet 745 Mark und kann

auf Wunsch gegen 40 Mark Aufpreis mit einem Zusatz ausgerüstet werden, der als Batterieladegerät fungiert.

Wesentlich mehr Komfort als das Schlüsselschalter-System bietet die Fernbedienung, die für zusätzliche 245 Mark angeboten wird. Die Reichweite des Funkgerätes, das ohne Postgenehmigung betrieben werden kann, beträgt 15 Meter — ein Knopfdruck auf das zigaretenschachtelgroße Bedienungselement genügt, um das Tor automatisch zu öffnen oder sicher zu verschließen. Vertrieb: Bosch-Kundendienst-Betriebe.

Plastglanz

Ein neuartiges Schutzmittel mit der Bezeichnung Plastglanz hat die Firma Teroson auf den Markt gebracht. Es dient in erster Linie der Erhaltung der Sauberkeit im Motorraum. Voraussetzung zur erfolgreichen Anwendung des Sprühmittels: Der Motor sollte sich in sauberem, fettfreiem, trockenem und kaltem Zustand befinden. Dann kann



Bewahrt Sauberkeit: Plastglanz.

das Triebwerk einschließlich aller Nebenaggregate eingesprüht werden.

Das gleichmäßig aufgetragene chemische Mittel bildet eine wachsähnliche Schicht, die dem Motorraum frischen Glanz verleiht. Sie schützt fortan vor Feuchtigkeit und Korrosion und verhindert, daß sich frischer Schmutz richtig festsetzt. Künftige Reinigungsaktionen können sich dann auf das Sauber-



**„Der Scirocco verkörpert vielleicht am
reinsten die Eigenschaften,
die der Volkswagen-Generation von morgen
mitgegeben worden sind:
Leichtfüßigkeit, Handlichkeit, Sparsamkeit,
Einfachheit ohne Primitivität.“**

Frankfurter Allgemeine Zeitung.

Die Motoren

Querliegender Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle. 1,1 Liter 50 PS. 1,5 Liter 70 PS. Und 1,5 Liter 85 PS.

Der Verbrauch (nach DIN)

7,5 Liter Normalbenzin bei 50 PS, 8,0 Liter bei 70 PS und 7,5 Liter Super bei 85 PS.

Aktionsradius im Schnitt bis zu 550 km weit.



Das Fahrwerk

Einzelradaufhängung. Federbeine und Dreiecksquerlenker vorn, Verbundlenkerachse hinten. Negativer Lenkrollradius. Diagonal-Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker. Scheibenbremsen vorn. Stahlgürtelreifen.

Die Ausstattung

Bei allen Modellen besonders reichhaltige, bequeme Grundaus-

stattung. Sitze beim TS-Modell mit auf die Wagenfarbe abgestimmten Schottenmuster-Stoffen. Vorbildliches Handling aller Bedienungselemente. Zahlreiche Extras.

Der Gepäckraum

Große und breite Heckklappe mit integrierter Gepäckraumabdeckung. 350 Liter Gepäckraum, durch einfaches Umklappen der Rücksitzlehne 530 Liter.

Der Service

Wartungsintervalle einmal im Jahr oder alle 15.000 km. Ölwechsel zweimal jährlich oder alle 7.500 km. VW Computer-Diagnose. 8.500 Service-stätten weltweit.

Schicken Sie diesen Coupon an den VW Werbedienst, Volkswagenwerk AG, 318 Wolfsburg. Wir schicken Ihnen einen ausführlichen Katalog über den Scirocco.



Scirocco. Das Sport-Coupé von VW.

13 B

Zubehör-Besprechungen

wischen mit dem Lappen beschränken — eine neuerliche Behandlung mit dem Sprühmittel wird erst erforderlich, wenn die Oberfläche wieder matt zu werden beginnt. Die Sprühdose (Inhalt 300 Gramm) wird über den Fachhandel und Kaufhäuser vertrieben, sie kostet etwa sieben Mark.

McLaren M 23

Nach verschiedenen Rennautos (Honda, Ferrari, Lotus und Tyrrell-Ford) brachte die japanische Firma Tamiya kürzlich mit dem McLaren M 23 den siebten Formel-1-Rennwagen als Pla-



Über 300 Einzelteile: Tamiya-Modell McLaren M 23.

stik-Modellbausatz auf den Markt. Bei dem im Maßstab 1:12 gehaltenen Modell handelt es sich um eine sehr originalgetreue Nachbildung des Wagens, mit dem der Brasilianer Emerson Fittipaldi im vergangenen Jahr Weltmeister wurde.

Um sich an dem schmucken Modell erfreuen zu können, müssen zuvor allerdings je nach Geschicklichkeit im Umgang mit teilweise winzigen Plastikteilen, Leim, Farbe, Feile und Pinzette mindestens zwei Dutzend Arbeitsstunden investiert werden. Denn der Kit enthält über 300 Einzelteile, die nach einer ausführlichen, mit zahlreichen Zeichnungen versehenen Montageanleitung zusammengesetzt sein wollen. Der Text in der Baubeschreibung ist japanisch abgedruckt, die Firma Intermodell fügt den Baukasten eine Übersetzung in deutscher Sprache bei.

Besonders penibles Arbeiten erfordert der Zusammenbau des Fahrwerks: Die winzigen Teile, die Stoßdämpfer, Querlenker, Antriebswellen, Lenkung und Bremsen ergeben, werden so geklebt und zusammengesteckt, daß sie — wie beim Original auch — beweglich bleiben. V. Geduld ist auch beim Verlegen der Einspritzleitungen und Zündkabel sowie der Montage diverser Wasser- und Ölschläuche vonnöten. Die Werbeaufschriften und feinen Zierstreifen liegen dem Kit als Abziehbilder bei, die großen roten Karosserieflächen müssen lackiert oder von Hand bemalt werden.

Der Modellbausatz, der auch Klebstoff und Schraubenzieher enthält, wird für

49,95 Mark vertrieben. Erhältlich ist er in Bastelgeschäften und bei dem Spezial-Versandhaus für Plastik-Modellbau, der Firma Intermodell GmbH, 6551 Hargesheim, Lindenstr. 10–12.

Auto-Schampoo

In die Fußstapfen der großen Waschmittel-Hersteller, die schon lange mit der Bio-Pflege werben, ist nun die Firma APA KG, Fabrik für Autozubehör, getreten: Sie bietet ein „3 plus Auto-Schampoo, die Bio-System-Pflege für dauerhaft spiegel-blanken Lack“ an.

Das neuartige Shampoo soll mehrere Arbeiten in einem Waschgang erledigen — den Lack reinigen, ihn konservieren und so mühselige Arbeitsgänge wie Abledern, Einwachsen und Polieren überflüssig machen. Bei Probewaschungen zeigte sich, daß auf das Ab-

ledern der lackierten Karosserieflächen getrost verzichtet werden kann. Auf Chrom- und Glas-Teilen dagegen lassen die Wassertropfen unschöne Ränder zurück — hier bleibt das Nachreiben mit dem Leder nicht erspart.

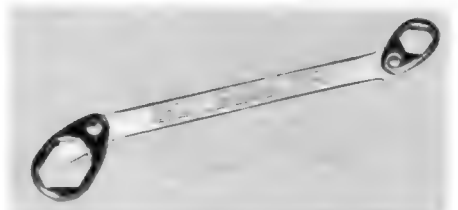
Eine Flasche Auto-Schampoo (Inhalt 500 Kubikzentimeter) reicht je nach Dosierung des Mittels für 30 bis 50 Autowäschen, sie kostet etwa sechs Mark. Vertrieb: Fachhandel.

Mehrzweckschlüssel

In letzter Zeit werden im Fachhandel verstärkt Mehrzweck-Schraubenschlüssel verschiedener Fabrikate angeboten. Ihre Hersteller versprechen alle den gleichen Vorzug: Ein Ringschlüssel mit automatischer Verstellung der Schlüsselweite kann ein ganzes Sortiment an Ringschlüsseln ersetzen.

In der Praxis erweisen sich die gepriesenen Universalschlüssel allerdings als wenig vorteilhaft: Sie arbeiten nach dem gleichen Prinzip wie der abgebildete, von der Firma Walter Meister & Co. fabrizierte „Servicemaster“: Die zu lösende Schraube oder Mutter wird in dem sechseckigen, mit unterschiedlich langen Anpreßflächen versehenen, beweglichen Schlüsselkopf eingeklemmt. Dabei können sehr festsitzende Schrauben so stark beschädigt werden, daß sie später auch mit herkömmlichen Ringschlüsseln nicht mehr zu lösen sind.

Da der Mehrzweckschlüssel ohnehin nur an freistehenden Schrauben problemlos angesetzt werden kann, sind seine Einsatzmöglichkeiten beim Automobil sehr beschränkt. Einen Satz Gabel- und Ringschlüssel mit den gebräuchlichsten Schlüsselweiten kann



Schlechter Kauf: Mehrzweckschlüssel.

das Universal-Werkzeug nicht ersetzen — deshalb ist von seinem Kauf abzuraten. Daran ändert auch der vergleichsweise günstige Anschaffungspreis von rund 20 Mark nichts. Schon für wenig mehr Geld gibt es in Kaufhäusern und im Fachhandel Schlüsselsätze, die — obschon nicht Spitzenqualität — vorzuziehen sind. W. S.

Beifahrer für Ihre Sicherheit



AUTOSUPER+VERKEHRSSLOTSE*

GRUNDIG Autosuper sind ideale Beifahrer. Die halten fit auf jeder Fahrt, mit Superleistung und Superklang. Und sie sind unerschütterlich, zuverlässig, robust – so daß Sie die Autofahrer-Programme immer einwandfrei empfangen können. Also rechtzeitig über Stauungen, Umleitungen, Gefahrenquellen informiert sind ... und gleich die günstige Strecke fahren!

***GRUNDIG Verkehrs-Rundfunk-Decoder** sind echte „Verkehrslotsen“. Mit Ihrer Hilfe finden Sie blitzschnell alle UKW-Sender im Bundesgebiet, die regelmäßig Verkehrsnachrichten nach dem Autofahrer-Rundfunk-Informations-System (ARI) bringen.

GRUNDIG Autosuper ... weil Sie damit „super“ fahren!
GRUNDIG AG, 851 Fürth/Bay.

GRUNDIG



Der Meister

Goodyear bringt



G 800 + S. 0 Kilometer.

Stahlgürtelreifen

Dipl.-Ing. J. A. Davisson, Goodyear Entwicklungszentrum Luxemburg: „Mein Team hatte den Auftrag, einen Stahlgürtelreifen zu entwickeln, der viele Kilometer leistet und trotzdem hervorragende Fahreigenschaften bietet.“

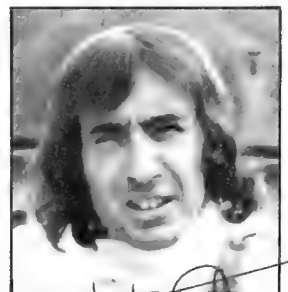
Das Ergebnis: der Goodyear G 800 + S Stahlgürtelreifen. Die abriebfeste Spezial-Gummimischung

und die bewährten Stahlgürtel bringen eine hohe Kilometerleistung.

Das tiefe 5-Rippen-Profil mit seitlich ablaufenden Drainage-Kanälen sorgt für beste Bodenhaftung auf nasser Straße.

Eine ausgewogene Kombination zwischen hoher Kilometerleistung und hervorragenden Fahreigenschaften.“

Meisterleister gibt den Beweis:



G 800+S. 57.937 Kilometer.

Stahlgürtelreifen

Jackie Stewart, dreifacher Weltmeister der Rennfahrer: „Dieser Reifen hatte fast 60.000 km runter, als ich mit ihm auf die Teststrecke ging.“

Beim Durchfahren der Slalomstrecke reagierte er immer noch absolut spurtreu – was mich nach dieser Kilometerleistung sehr beeindruckte.

Auch der Bremstest war überzeugend. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h war der Bremsweg kürzer als 25 m: phantastisch!

Diese Kombination von Kilometerleistung, Bodenhaftung, Kurvenstabilität und Bremsverhalten macht den Goodyear G 800 + S Meisterleister zu einem der besten Reifen, die man für sein Geld bekommen kann.

Ein Kompliment an die Techniker.
Sie haben gute Arbeit geleistet.“

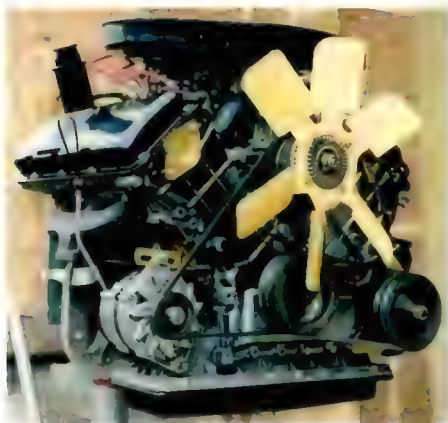
GOODYEAR
Wenn Sie Leistung wollen

Frischer Wind

Fahrbericht Peugeot 504 Coupé und Cabrio: jetzt mit sechs Zylindern und 136 PS.

Das Peugeot 504-Coupé (wie auch das Cabriolet) ist keineswegs eine grundlegende Neuerung im Peugeot-Programm: Es wird schon seit 1969 gebaut und verfügte bis zum Herbst letzten Jahres über den Zweiliter-Vierzylinder mit Benzineinspritzung, mit dem auch die 504 TI-Limousine ausgerüstet ist.

Neben dem für ein Zweiliter-Coupé sehr hohen Preis — er lag deutlich über 20 000 Mark — dürfte vor allem dieser Vierzylinder dafür verantwortlich gewesen sein, daß der Peugeot hierzulande nur wenige Freunde fand: 1973 wurden gerade 200 Stück verkauft. Das nur 104 PS starke Triebwerk konnte dem Coupé, das zudem



Der von Peugeot, Renault und Volvo entwickelte V6-Motor.

mit über 1500 Kilogramm Leergewicht erheblich schwerer geraten war als die Limousine, nicht zu Fahrleistungen verhelfen, die dem sportlichen Äußeren angemessen gewesen wären.

Dem soll nun die neueste Ausführung von Coupé und Cabriolet abhelfen. Sie besitzt den von Peugeot, Volvo und Renault gemeinsam entwickelten und im französischen Douvrin produzierten Sechszylinder-V-Motor mit 2,7 Liter Hubraum.

Der kleine Unterschied

Dieser V-Motor ist ein modern konzipiertes Triebwerk mit aus Aluminium gefertigtem Zylinderblock und aus



FOTOS: SEUFERT



Neu: BMW 1502

Der Blick nach vorn.

Der neue BMW 1502 ist die konsequente Abrundung einer eigenständigen automobilen Klasse – der kompakten BMW: BMW 1602, 1802, 2002, 2002ti. Zwischen dem neuen BMW 1502 und dem BMW 2002 z. B. gibt es zwar Unterschiede, aber keine Differenzen. Der BMW 1502 ermöglicht den Schritt zu dem gleichen hochwertigen technischen Konzept bei Triebwerk und Fahrwerk, bei Karosserie, Ausstattung und Sicherheit – zu einem attraktiven Preis*.

Der neue BMW 1502 mindert nicht die Freude, BMW Fahrer zu sein. Aber er steigert das Vergnügen, BMW Fahrer zu werden.

1502

BMW und BMW in der Form sind eingetragene Warenzeichen der BMW Group. *Unverbindliche Preisempfehlung der BMW AG. Der tatsächliche Verkaufspreis kann variieren.



BMW – Freude am Fahren

Peugeot 504 Coupé V6

demselben Material bestehenden Zylinderköpfen, je einer durch Kette angetriebenen obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe und V-förmig hängenden Ventilen.

Diese grundsätzlichen technischen Merkmale sind natürlich bei den von Volvo, Peugeot und Renault verwendeten Triebwerken völlig gleich – ebenso wie der Hubraum von 2664 ccm und das Verdichtungsverhältnis (8,65 : 1). Ansonsten aber gibt es Unterschiede: Während bei Volvo eine Einspritzanlage die Gemischaufbereitung übernimmt, bevorzugt Peugeot – wie auch Renault beim neuen R 30 TS – Vergaser.

Die Vergaseranlage des 504-Motors ist mit der des Renault völlig identisch: Ein vom Gaspedal gesteuerter Einfachvergaser versorgt im Teillastbereich alle sechs Zylinder, ein unterdruckgesteuerter Doppelvergaser schaltet sich automatisch zu, wenn mehr Leistung und Drehzahl gefragt sind.

Auch die Frage, wie das einmal in die Zylinder bugsierte Gemisch am besten zur Verbrennung gebracht werden kann, beantworten die drei Firmen verschieden. Volvo begnügt sich mit einer konventionellen Zündanlage, Renault leistet sich den Luxus zweier Zündspulen und Unterbrecher, und Peugeot griff gar zu einer kontaktlosen Zündung, die den Vorzug bietet, völlig wartungsfrei zu sein.

Die Leistung gibt Peugeot mit 136 PS bei 5750 U/min an – der geringfügige Unterschied zum R 30 TS (131 PS bei 5500 U/min) erklärt sich aus der anders gestalteten Auspuffanlage.

Müheloses Fahren

Schon auf den ersten Metern zeigt sich, daß der Sechszylinder gut zum eher komfortablen Gesamtcharakter des Peugeot paßt. Er tritt schon bei niedrigen Drehzahlen kraftvoll an, so daß der Griff zum Schalthebel nur relativ selten nötig wird – es ist ohne weiteres möglich, im Stadtverkehr im vierten Gang mitzuschwimmen.

Andererseits kann man aber auch über mangelnde Drehfreude nicht klagen, wobei freilich angemerkt werden muß, daß es beispielsweise die Sechszylinder



Die Karosserie des Peugeot 504 Coupés, die von Pininfarina entworfen wurde, wirkt auch nach sechsjähriger Bauzeit noch ansprechend und elegant. Zu den Nachteilen des Peugeot-Spitzenmodells zählen der knappe Knieraum im Fond und die teilweise unpraktische Anordnung der Bedienungsorgane.





Motorcraft: Qualitätsteile für die meisten Automarken.

Qualitätsteile: Entworfen, entwickelt und hergestellt für größtmögliche Leistung und Wirtschaftlichkeit Ihres Autos.

Für die meisten

Automarken: Für Modelle von Audi, BMW, Citroen, Fiat, Ford, Morris, Mercedes, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Simca, Toyota, Volvo, VW und viele andere. Motorcraft paßt. In fast jede Marke. Und ist für Ford die Standardausrüstung.

Überall: An Tankstellen, in Werkstätten, Zubehörgeschäften und bei Ford-Händlern finden Sie das Motorcraft-Programm. Überall in Deutschland. Überall in Europa.



**Qualitätsteile - für die
meisten Automarken**

Zündkerzen · Öl- und Luftfilter · Keilriemen · Zündungsteile · Wischerblätter
Wischerarme · Glühlampen · Signalhörner · Tune-up-Kits (Elektroinspektionssätze)
Kühlsystemteile · Radlager · Pflegemittel · Kühlkonzentrat-Extra

Peugeot 504 Coupé V6

der von BMW noch deutlich besser können. Die 6000 U/min, die Peugeot als höchstzulässige Drehzahl angibt (unverständlicherweise ohne sie auf dem Drehzahlmesser zu markieren), erreicht der V6 in den unteren Gängen ziemlich leichtfüßig, und auch kurzzeitiges Ausdrehen bis 6500 U/min absolviert er ohne beängstigende Geräusche.

In der Praxis ist der Fahrer allerdings selten versucht, so hoch zu drehen. 5000 U/min genügen zu zügiger Fortbewegung, und zu ausgesprochen forcierter Fahrweise reizt das relativ weich gefederte Auto nicht – zumindest nicht auf kurvenreichen Landstraßen.

Eher in seinem Element ist der Peugeot, wenn es um schnelle Reisen auf der Autobahn geht: Er läuft zuverlässig geradeaus, das Motorgeräusch hält sich auch bei hohen Geschwindigkeiten in erträglichen Grenzen. Als Höchstgeschwindigkeit gibt das Werk 186 km/h an. Sehr nützlich ist in diesem Zusammenhang, daß das Tankvolumen dem größeren Durst des Sechszylinders angepaßt wurde. Der Benzinbehälter, der aus Kunststoff hergestellt wird, faßt stattliche 84 Liter, so daß auch bei hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten und entsprechendem Benzinverbrauch ein Aktionsradius von gut 400 Kilometern gewährleistet ist.

Neben dem größeren Tank macht Peugeot noch weitere Zugeständnisse an den stärkeren Motor. So erhielt das neue Modell eine Bremsanlage mit Scheiben an allen vier Rädern – die vorderen sind innenbelüftet. Neu ist auch die serienmäßig eingebaute Servolenkung, die ziemlich leichtgängig arbeitet, ohne den Kontakt zur Straße vermissen zu lassen.

Wenig Kraftaufwand erfordert auch die Mittelschaltung des Vierganggetriebes, und wem selbst dieser noch zu groß erscheint, kann sich gegen Aufpreis die Arbeit ersparen: Für 1500 Mark können Coupé und Cabrio mit Automatik ausgerüstet werden, die übrigens nicht – wie bei der Limousine – von ZF, sondern von General Motors stammt.

Details von gestern

Daneben gibt es nur geringfügige Unterschiede zum alten Vierzylinder-Coupé. Die Rückleuchten und die mit Ha-

logenlampen bestückten Scheinwerfer wurden neu gestaltet und die Ausstattung durch Dreipunkt-Automatikgurte, verstellbare Kopfstützen an den Vordersitzen und elektrische Fensterheber angereichert. Andererseits sind hinten noch nicht einmal Ausstellfenster vorgesehen.

Es ist nicht verwunderlich, daß das Alter der einst von Pininfarina entworfenen und schon seit gut sechs Jahren gebauten Karosse nicht übersehen

werden kann. Zwar wirkt sie von außen mit ihren ruhigen, eleganten Linien noch durchaus ansehnlich und modern, doch gibt es innen einige Details zu bemängeln.

Die Sitzposition hinter dem sehr hoch stehenden Lenkrad ist ebenso antiquiert wie der schlecht erreichbar am Armaturenbrett sitzende Schalter für den Scheibenwischer; der Blinkerhebel sitzt nach alter Peugeot-Tradition immer noch rechts, und das Licht wird



Das 504 Cabriolet kostet wie das Coupé knapp 25 000 Mark.

Technische Daten

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 88 x 73 mm, Hubraum 2664 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,65 : 1, Leistung 136 PS bei 5750 U/min, spezifische Leistung 51,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 21,1 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5750 U/min) 14,0 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, je 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlwasserinhalt 10,3 Liter, über Rutschkupplung angetriebener Ventilator, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 6 Liter, 1 Einstufenvergaser Solex 34 TBIA und 1 Zweistufenvergaser Solex 35 CEEI, mechanische Benzinpumpe, 84 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 750 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einzel-scheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamt-übersetzungen): I. 3,457 (12,80), II. 2,061 (7,63), III. 1,407 (5,21), IV. 1,0 (3,70), R. 3,493 (12,94), Achsantrieb 3,704.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangen-Servolenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremsystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 J 14, Gürtelreifen Michelin XAS 175 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2550 mm, Spur 1490/1430 mm, Außenmaße 4360 x 1700 x 1360 mm, Leergewicht 1300 kg (Cabriolet 1270 kg), zulässiges Gesamtgewicht 1620 kg (Cabriolet 1590 kg), Zuladung 320 kg.

RICHTPREIS

Coupé, Cabriolet . . . DM 24 995,-

Hersteller: Automobiles Peugeot, Paris, Frankreich.

Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 66 Saarbrücken, Postfach 537.

nach wie vor auf Peugeot-spezifischen, verzwickten Wegen mit einem Fingerhebel links unterm Lenkrad eingeschaltet.

Ein weiterer Minuspunkt ist der Mangel an Ablagen: Landkarten oder Zigarettenschachteln müssen in Ermangelung anderer Behälter wohl oder übel im Handschuhfach untergebracht werden, das leider nicht sehr groß bemessen und deshalb schnell überfordert ist.

Besser sieht es mit dem Platz für die Insassen aus: Die beiden Vornitzenden genießen reichlich Bewegungsfreiheit und genügend Fußraum, dagegen geht es im Fond – wie bei den meisten 2+2 Sitzern – ziemlich eng zu. Erwachsene können hier nur für kurze Strecken untergebracht werden; für Kinder ist das Platzangebot jedoch ausreichend – auch im Cabriolet, das in dieser Beziehung noch etwas weniger zu bieten hat als das Coupé.

Zu klein für größere Reisen ist in jedem Fall der Kofferraum. Sein Volumen wird durch das auf dem Boden liegende Ersatzrad erheblich eingeschränkt, außerdem läßt sich der verbleibende Raum schlecht nutzen. Peugeot will diesem Mißstand aber in Kürze abhelfen und das Reserverad wie bei den Limousinen unter den Wagenboden verlegen.

Es kann keinen Zweifel daran geben, daß das Peugeot-Coupé durch den Sechszylinder ganz erheblich gewonnen hat und daß nun echte Chancen bestehen, mehr Exemplare als bisher unter die Leute zu bringen.

Das gilt vor allem auch deshalb, weil der Preis nicht im gleichen Verhältnis gestiegen ist wie Leistung und Drehmoment: Coupé und Cabrio kosten jeweils 24 995 Mark. Götz Leyrer

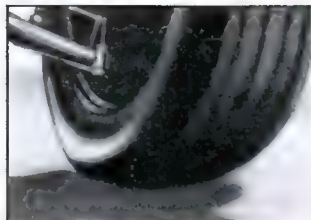
Der **neue** Kléber V12. Der Reifen, der genau reagiert.



Oft tauchen Gefahren dann auf, wenn Sie am wenigsten damit rechnen. Wie hier. Zum



Der überbreite Stahlgürtel stabilisiert die Lauffläche



Auch bei extremer Belastung in Kurven: Der Kléber V 12 reagiert genau

Bremsen ist es zu spät. Jetzt müssen Sie genau reagieren. Und Ihre Reifen genau so genau.

Darum hat Kléber den neuen V 12 entwickelt. Er hat Stahl bis in die Schultern – und dadurch ein Höchstmaß an Reaktionsgenauigkeit.

Der überbreite Stahlgürtel unterstützt die direkte Lenkung, stemmt sich mit seiner ganzen Breite auf die Straße, fängt Extrem-Kräfte auf. Und garantiert eine lange Lebensdauer.

Sie reagieren genau. Er reagiert genau. Auf den neuen Kléber V 12 können Sie sich so genau verlassen wie auf sich selbst.

Fragen Sie den Reifen-Fachhändler. Er ist Experte.



Stahl bis in die Schultern

 **kléber**

Nummer kleiner

Test Alfa Romeo Alfetta 1.6: preisgünstigere Alfetta-Version mit 1600 ccm-Motor.

Lücken im Modellprogramm zu schließen und damit Kunden anzusprechen, die es gerne etwas billiger hätten, ist eine derzeit in der Automobilindustrie häufig praktizierte Methode — nicht zuletzt deshalb, weil der Aufwand für ein neues Modell durchweg bescheiden bleiben kann.

Es genügt ein Griff ins Regal, um beispielsweise einem Auto das Triebwerk eines in der Modellhierarchie darunter rangierenden Typs einzupflanzen und so eine neue Variante zu schaffen.

Beispiele für solche Autos aus dem Baukasten gibt es genügend: Etwa den BMW 518 oder den 280 SL von Mer-

cedes — und neuerdings die Alfa Romeo Alfetta 1.6, die aus der Kombination der bekannten Alfetta-Karosserie mit dem 1,6 Liter-Motor der Giulia entstand und die genau 1500 Mark weniger kostet als die Alfetta mit 1,8 Liter-Motor.

Geglückte Mischung

Genaueres Hinsehen ist notwendig, um den schwächer motorisierten Alfetta-Typ vom teureren Modell zu unter-

Sparmaßnahme: Die Alfetta 1.6 besitzt nur zwei Scheinwerfer — beim stärkeren Schwestermodell sind es vier.

scheiden: Lediglich die fehlenden Stoßstangenhörner und die einfachen anstelle der Doppelscheinwerfer deuten äußerlich die sparsamere Motorisierung an.

Ein Blick unter die Haube tut dies übrigens nicht. Die Alfa-Doppelnockenwellenmotoren gleichen sich wie ein Ei dem anderen — gleichgültig ob es sich nun um eine Version mit 1300, 1600, 1800 oder 2000 Kubikzentimeter Hubraum handelt.

Deutlich wird der Unterschied erst beim Fahren, denn der 1,6 Liter, der in der Alfetta 108 PS bei 5600 U/min leistet, kann naturgemäß nicht für ein ganz so



FOTOS: SEUFERT

Die Entscheidung für einen Autobianchi ist die Entscheidung, intelligent miteinander zu verkehren.

Unsere Zeit verlangt einen neuen Autotyp. Ein Automobil, das es seinem Fahrer erlaubt, intelligent zu reagieren. Weil es kompakt, flink und reaktionsschnell gebaut ist. Ein Automobil, das uns allen Platz schafft. Statt ihn anderen Verkehrsteilnehmern zu nehmen.

Solch ein Automobil ist jeder Autobianchi.



Neu. A 112 Abarth
70 PS, von 0-100 in 12,5 sec.,
Spitze 160 km/h

Er verfügt über all das, was der Fahrer braucht, um sich dem Verkehr flexibel anzupassen. Und er läßt all das vermissen, was immer noch die meisten Wagen ausmacht: Statusdemonstration. Und übergroße Dimensionen, die das Verkehrsverhalten nicht durch Fairness bestimmen. Sondern durch Masse.

Die Entscheidung für einen Autobianchi ist mithin die Entscheidung für das intelligente Fahrverhalten, das unserer Zeit entspricht.

Autobianchi. Intelligenz statt Masse.

Die neuen Autobianchi:

Betreut von 500 Vertragswerkstätten, die Sie allerdings selten aufsuchen werden. Allen Autobianchi gemeinsam ist der niedrige Kraftstoffverbrauch, selbst bei kraftvoller Beschleunigung.

A 112

896 ccm/44 PS
ca. 140 km/h
DM 7 410,-
(empf. Richtpreis)

A 112 Elegant

mit der Technik des A 112
und der Autobianchi-
Komfortausstattung
DM 7 550,-
(empf. Richtpreis)

A 112 Abarth 58 PS

982 ccm, ca. 150 km/h.
Mit der Abarth-Sport-
Ausstattung
DM 8 950,-
(empf. Richtpreis)

A 112 Abarth 70 PS

1049 ccm, ca. 160 km/h
von 0-100 in 12,5 sec.
Mit der Abarth-Sport-
Ausstattung
DM 9 130,-
(empf. Richtpreis)

Einmaliges Frühlings-Sonderangebot für Caravan-Kenner!



Sie sparen einen runden Tausender, wenn Sie sich jetzt für einen Fendt-Saphir S entschließen.

Ein runder Tausender, der Ihrem Pfingsturlaub zugute kommt. Dieses Sonderangebot gilt bis Pfingsten 1975.

Jeder Fendt-Händler ist informiert. Aber jeder Fendt-Händler hat auch nur eine begrenzte Stückzahl.

Also entscheiden Sie sich schnell. Die Anschrift Ihres nächstgelegenen Fendt-Händlers nennen wir Ihnen gern.

Einfach Coupon
an uns schicken
und Sie bekommen
sofort den
Händlernachweis.

FENDT

Caravans

oooooooooooooooooooo

Ich bin an Ihrem Frühlings-Sonderangebot interessiert.
Bitte schicken Sie mir Ihren Händlernachweis.

Name _____

Ort _____ Straße _____

Bitte gleich ausschneiden und einsenden

X. Fendt & Co., Werk 3, 8854 Asbach-Bäumenheim, Postfach 803

Test Alfa Romeo Alfetta 1.6

lebhaftes Temperament sorgen, wie es das Schwestermodell mit dem 121 PS leistenden 1,8 Liter ausgezeichnet.

Freilich ist aber auch die Alfetta 1.6 keineswegs ein langsames Auto, sondern bietet durchaus sportliche Fahrleistungen: Der Testwagen überschritt bei den Beschleunigungsmessungen die 100 km/h-Grenze schon nach 11,4 Sekunden, war nach 35,7 Sekunden 160 km/h schnell und erreichte schließlich die für eine 1,6 Liter-Limousine bemerkenswerte Höchstgeschwindigkeit von 177,3 km/h. Sehr viel besser

geht auch das teurere Modell nicht: Es benötigt bis 100 km/h rund eine Sekunde weniger, erreicht 160 km/h etwa fünf Sekunden früher und läuft knapp 185 km/h.

Fraglos zählt also auch der Fahrer der 1600 ccm-Alfetta zu den Schnellen, und er tut dies selbst dann, wenn er darauf verzichtet, ständig einen anderen der fünf zur Verfügung stehenden Vorwärtsgänge zu wählen, denn ein Mangel an Elastizität ist dank der ungewöhnlich flach verlaufenden Drehmomentkurve wahrhaftig nicht zu verzeichnen. Von 40 bis 100 km/h vergehen in der fünften Fahrstufe 23,7 (Alfetta 1.8: 19,8) Sekunden; wird der vierte Gang zu Hilfe genommen, reduziert sich die



Der Innenraum der Alfetta 1.6 unterscheidet sich kaum von dem der 1,8 Liter-Version. Der von der Giulia übernommene 1600 ccm-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen leistet 108 PS.



Zeit gar auf nur 16,9 (15,0) Sekunden.

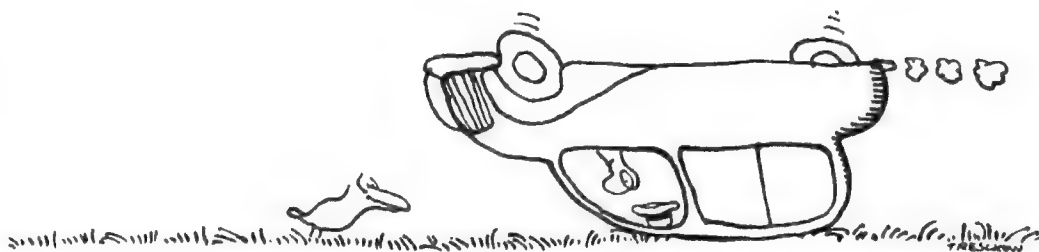
Zu den Meriten des Doppel-nockenwellenmotors zählen außerdem das willige Anspringen auch bei tiefen Temperaturen, der einwandfreie Rundlauf nach dem Kaltstart, das spontane, kraftvolle Ansprechen auf Gaspedalbewegungen und nicht zuletzt das sportlich-brummige Auspuffgeräusch, das Freunde eines guten Tons seit jeher zu schätzen wissen und das auch bei hohen Drehzahlen nicht als lästig empfunden wird.

Ein eindeutiger Vorzug des kleineren Motors besteht in der größeren Wirtschaftlichkeit. Der durchschnittliche Benzinverbrauch lag bei 11,8



Wenn jemand sich nie um Stoßdämpfer* kümmert, ist er entweder Fußgänger oder lebensmüde.

*Stoßdämpfer werden unmerklich schwächer. Aber – Sie können etwas dagegen tun: neue SACHS-Stoßdämpfer einbauen lassen. Rechtzeitig.



SACHS

Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt.
Über 40 Jahre Stoßdämpfer-Erfahrung.

Damit Sie auf der Straße bleiben.

Test Alfa Romeo Alfetta 1.6

Liter/100 km (Alfetta 1.8: 12,6 Liter/100 km), was angesichts der Fahrleistungen als sehr günstiger Wert angesehen werden kann. Zudem ergeben sich klarerweise Einsparungen bei den festen Kosten. Zwar fällt der Unterschied bei der Kfz-Steuer mit 28,80 Mark pro Jahr nicht ins Gewicht, doch rangiert der 1,6 Liter auch in einer niedrigeren Versicherungsklasse, was je nach Gesellschaft eine Ersparnis von rund 120 Mark pro Jahr bedeutet.

Erfreulich sind – was die Finanzen angeht – die geänderten Ölwechselintervalle: Während früher alle 6000 km frischer Schmierstoff in die verrippte Leichtmetallölwanne eingefüllt werden mußte, ist dies heute nur noch alle 10 000 km vorgeschrieben.

Abgesehen von der geringeren Leistung muß der Käufer der Alfetta 1.6 übrigens auf nichts verzichten, denn außer den fehlenden Doppelscheinwerfern wurden im Karosseriebereich keine Einsparungen vorgenommen. So verfügt auch das billigere Modell über eine reichhaltige Serienausstattung, gut profilierte, bequeme Sitze und eine umfangreiche Instrumentierung, die übersichtlich direkt im Blickfeld des Fahrers zusammengefaßt ist.

Keinerlei Änderungen gab es auf dem Fahrwerkssektor. Die Alfetta erweist sich dank der wegen des an die Hinterachse verlegten Getriebes gleichmäßigen Gewichtsverteilung als mustergültig fahrsicheres Auto, das sich durch guten Geradeauslauf und neutrales Kurvenverhalten auszeichnet, ohne daß deswegen Abstriche am Federungskomfort gemacht werden müßten.

Nachteilig wirkt sich das sogenannte Transaxle-Prinzip (Motor vorn, Getriebe an der Hinterachse) lediglich auf die Schaltbarkeit des Getriebes aus. Wegen der komplizierten Schaltübertragung stellt sich kein präzises Schaltgefühl ein, doch ist der erforderliche Kraftaufwand ziemlich gering.

Es gibt sicher Alfetta-Freunde, die sich statt des 1,6 Liters eine andere Version gewünscht hätten – nämlich mit dem Zweiliter-Motor der Berlina. Doch so interessant eine solche Spekulation auch sein mag – es kann keinen Zweifel daran geben, daß wirtschaftlichere Ausführungen derzeit besonders aktuell sind. Die Alfetta 1.6 ist dafür das beste Beispiel.

Götz Leyrer

Zum Vergleich

	Alfa Romeo Alfetta 1.6	Alfa Romeo Alfetta 1.8	Audi 80 GT	BMW 1802	Fiat 132 GLS 1800
Hubraum ccm	1570	1779	1588	1766	1756
Leistung PS bei U/min	108/5600	121/5500	100/6000	90/5250	107/6000
Testverbrauch L/100 km	11,8	12,6	11,2	12,8	13,4
Preis DM	13 790,—	15 290,—	12 995,—	13 860,—	12 790,—
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	5,0	4,8	4,6	4,9	4,8
0 bis 80 km/h	7,7	7,1	7,4	7,8	7,6
0 bis 100 km/h	11,4	10,5	11,0	11,6	11,9
0 bis 120 km/h	16,3	14,4	16,0	17,1	17,0
0 bis 140 km/h	23,5	21,1	25,0	26,0	26,5
1 km mit stehendem Start	33,0	31,5	32,9	33,3	33,6
Höchstgeschwindigkeit km/h					
	177,3	184,6	171,4	170,6	167,5

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78 x 82 mm, Hubraum 1570 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 108 PS bei 5600 U/min, spezifische Leistung 68,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,5 mkg bei 4300 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5600 U/min) 15,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Elektro-Ventilator mit Thermostatschalter, Kühlwasserinhalt 8 Liter, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 4,9 Liter, 2 Flachstrom-Doppelvergaser, mechanische Benzinpumpe, 49 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 50 Ah, Drehstromlichtmaschine 540 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,30 (14,2), II. 2,0 (8,6), III. 1,37 (5,9), IV. 1,04 (4,47), V. 0,83 (3,57), R. 2,62 (11,3), Achsantrieb 4,3.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern und Drehstabfedern, hinten DeDion-Achse mit Wattgestänge und Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisatoren und hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5½ J x 14, Gurtelreifen Michelin zX 165 SR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2510 mm, Spur 1360/1358 mm, Außenmaße 4240 x 1620 x 1430 mm, Innenbreite vorn 1370 mm, hinten 1370 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 885 mm, Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 450 mm, Kniearm hinten 125–220 mm, 3½ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 420 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1070 kg (davon Vorderachse 540 kg, Hinterachse 530 kg, Gewichtsverteilung 50,5 : 49,5), zulässiges Gesamtgewicht 1500 kg, Zuladung 435 kg, Personenindexzahl 5,1, zulässige Anhängelast gebremst 1100 kg, ungebremst 570 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 9,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 13,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 177,3 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0 bis 60 km/h 5,0 s
0 bis 80 km/h 7,7 s
0 bis 100 km/h 11,4 s
0 bis 120 km/h 16,3 s
0 bis 140 km/h 23,5 s
0 bis 160 km/h 35,7 s
1 km mit stehendem Start . . . 33,0 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. [V.] Gang ab 40 km/h)
40 bis 60 km/h 5,4 (7,9) s
40 bis 80 km/h 11,0 (15,8) s
40 bis 100 km/h 16,9 (23,7) s
40 bis 120 km/h 23,0 (32,9) s
40 bis 140 km/h 31,0 (44,2) s
1 km ab 40 km/h 35,9 (40,3) s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . 49 Phon (dBA)
Bel 50 km/h 67 Phon (dBA)
Bel 80 km/h 70 Phon (dBA)
Bel 100 km/h 73 Phon (dBA)
Bel 120 km/h 77 Phon (dBA)
Bel 140 km/h 80 Phon (dBA)
Bel 160 km/h 82 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch 11,8 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

RICHTPREIS

Alfetta 1.6 DM 13 790,—
Hersteller: Alfa Romeo SpA, Via Gattamelata, Milano, Italien.
Importeur: Alfa Romeo Vertriebs GmbH, Frankfurt-Griesheim.

Einmal dabei sein

★ Monza
★ Silverstone
★ Zeltweg
★ Mantorp Park



**Gewinnen Sie für uns einen neuen Abonnenten.
Dann haben Sie Ihr Ticket
schon halb in der Tasche.
Und dieses kernige Racing-Feuerzeug dazu.**

Wenn Sie einen neuen auto motor und sport Abonnenten gewinnen, ist Ihnen dieses Gasfeuerzeug schon sicher. Es ist besonders handlich durch seine schlanke Form. Und es funktioniert auch dann noch, wenn der Fahrtwind mal etwas kräftiger bläst.

Aber das ist noch nicht alles, was Sie bei dieser auto motor und sport Abonnenten-Aktion gewinnen können.

Wir halten für Sie eine ganze Handvoll Freitickets bereit. Denn unter allen bis spätestens 30. 7. eingesandten Teilnahme tickets verlosen wir vier Arcus-Air-Taxi Flugreisen zu großen internationalen Automobil-Rennsportereignissen, deren Namen jedem Auto-Fan das Herz höher schlagen lassen.

1. Preis: Flugreise für 2 Personen zum **Großen Preis von Italien in Monza** 5. 9. – 7. 9. 75

Während des Fluges werden Sie von einem prominenten Rennfahrer begleitet.

2. Preis: Flugreise für 1 Person zum **Großen Preis von Österreich in Zeltweg** 16. 8. – 17. 8. 75

3. Preis: Flugreise für 1 Person zum **Europameisterschaftslauf Formel II in Silverstone/England** 29. 8. – 31. 8. 75
„Mit dem Flugzeug direkt ins Fahrerlager.“

Teilnahme-Ticket

Ich habe für auto motor und sport einen neuen Abonnenten geworben. Bitte schicken Sie mir mein Racing-Feuerzeug sofort nach Eingang der ersten Zahlung zu. Sollte ich unter den Gewinnern der ausgelosten Flugreisen sein, werde ich von Ihnen telefonisch/telegrafisch benachrichtigt.

Hier meine Anschrift:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Telefon Nr.

Der neue Abonnent

Name, Vorname

PLZ, Wohnort, Straße

Ich möchte für mindestens 1 Jahr auto motor und sport von Ihnen Im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 52,40 (Ausland DM 67,80) inkl. Zustellgebühren. Ich bin im letzten halben Jahr kein Abonnent von auto motor und sport gewesen. Das Abonnement beginnt ab der nächst erreichbaren Nummer.

Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Woche nach Bestelldatum von diesem Vertrag zurücktreten kann.

Datum

Unterschrift des neuen Abonnenten



4. Preis: Flugreise für 1 Person zum **Int. Tourenwagen-Rennen Mantorp Park/Schweden** 22. 8. – 24. 8. 75

Eingeschlossen bei allen Reisen sind: Hin- und Rückflug, Hotelübernachtung und Frühstück, Besuch der Trainingsläufe und des Rennens.

Änderungen des Flugplans vorbehalten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist ausgeschlossen.

Abflugsort für alle Reisen ist Essen/Mülheim.

auto motor und sport gibt jedem seiner Leser eine doppelte Chance dabei zu sein. Mit diesem Teilnahme-Ticket. Und mit auto motor und sport.

**auto
motor
sport**

Einsendeschluß für die Verlosung ist der 30. 7. 75 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Coupon ausschneiden und einsenden an: MOTOR PRESSE STUTTGART 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Harter Bursche

Test Ford Escort Sport: 84 PS-Motor, beinharte Federung, günstiger Preis.

Der Tradition entsprechend bietet das neue Escort-Programm auch eine Version für sportlich orientierte Käufer — den Escort Sport. Beim Vorgänger-Modell mit dem Hundeknochen-Grill hatten der 72 PS starke Typ GT und später auch der gleich motorisierte Sport diese Rolle übernommen.

Werden sportliche Qualitäten in erster Linie an den Fahrleistungen gemessen, dann bringt die neue Sport-Variante in diesem Punkt günstigere Voraussetzungen mit als ihre beiden Vorgänger: Sie besitzt einen hubraumstärkeren 1,6 Liter-Motor, der 84 PS leistet.

Sportive Ausstattung und auf Wunsch Seitenstreifen

Äußerlich ist der Escort Sport von seinen schwächer motorisierten Brüdern (Test auto motor und sport 3/75) oder

der auf Wunsch ebenfalls mit der 84-PS-Maschine lieferbaren Ghia-Variante mit einem flüchtigen Blick kaum zu unterscheiden. Es sei denn, er präsentiert sich in Kriegsbemalung mit Zierstreifen an den Flanken und auf der Motorhaube. Dieser Schmuck, einschließlich des unübersehbaren, seitlich an der Heckpartie placierten Schriftzuges „1600 Sport“, wird auf Wunsch und ohne Aufpreis zur jeweiligen Lackierung passend in den Farben Weiß, Rot, Schwarz und Gold geliefert.

Wer auf die Streifen verzichtet, muß damit rechnen, als Sport-Fahrer erkannt zu werden. Denn außer der voluminöseren Serie-70-Bereifung auf fünf Zoll breiten Stahlrädern (Serie: 4½ Zoll) tragen nur weniger auffällige Merkmale zur Identifizierung bei: geteilte vordere Stoßstangen, mattschwarzer Außenspiegel auf der Beifahrerseite und zwei Zusatz-Fernleuchten.

Von der nobler ausgestatteten Ghia-Version, die ebenfalls mit Stoßstangenhörnern bestückt ist und auch mit den breiten Rädern geliefert werden kann, unterscheidet sich der Sport zudem durch runde Halogen-Hauptscheinwerfer. Der Vinyl-Dachbezug, der beim Ghia zur Standard-Ausrüstung gehört, kostet 295 Mark Aufpreis.

Im Innenraum des Escort Sport herrscht eine betont nüchterne Atmosphäre, wozu die in Schwarz gehaltenen Gummiteppiche und Verkleidungen wesentlich beitragen. Daß zugleich sehr auf Funktionalität geachtet wurde, wird an vielen Dingen deutlich: Beispielsweise an den großen, bei Dunkelheit grünlich beleuchteten Instrumenten (Tacho mit Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser und Kombianzeige für Wassertemperatur und Benzinvorrat), die auch mit einem schnellen Blick einwandfrei abzulesen sind. Oder an den praktischen,



an der Lenksäule placierte Hebeln, mit denen das Licht, der zweistufige Wischer und der elektrische Wascher betätigt werden.

Zu den positiven Seiten des Escort gehören auch seine Sitze: Sie weisen eine straffe, aber angenehme Polsterhärte sowie gute Profilierung auf und bieten auch bei forcierter Kurvenfahrt festen Seitenhalt. Dank großzügiger Verstellmöglichkeiten — die Lehne kann mit einem Handrad stufenlos bis zur Horizontalen geneigt werden — finden Personen unterschiedlichster Statur eine bequeme Fahrposition.

In puncto Serienausstattung ist der Escort Sport gut ge-

**Für Autofahrer,
die kein Geld
zu verschenken
haben***



Michelin zX

*sagenhafte Kilometerleistung
Benzinersparnis
Wintertauglichkeit
(beim Reifenfachmann)



**„Ich fahre über 50.000 km im Jahr:
Da merkt man den großen Unterschied
zwischen Auto und Mercedes.“**

„So wie ich jeden Morgen meinen Kaffee brauche – so brauche ich jeden Tag meinen Wagen.“ Der beratende Ingenieur für Verpackungstechnik ist im Jahr mehr als dreimal soviel unterwegs wie der Durchschnitt der Autofahrer. Mit dem 350 SE Automatic „macht mir das sogar Spaß“.

Der Spaß beginnt beim Einsteigen: „Das wirkt solider, kompakter. Man merkt: Das ist Qualität – nicht Blech.“

Der Spaß geht weiter beim Fahren: „Absolute Laufruhe. Sie hören kaum Nebengeräusche, spüren kaum eine Bodenwelle. Sie kommen an und steigen gelockert aus. Sie sind frisch, können verhandeln danach.“

Der Spaß hört auch beim Geld nicht auf: „Wenn ich Leistung und Kosten vergleiche, muß ich sagen, ich fahre ausgesprochen günstig damit.“

Der größte Unterschied zwischen Auto- und Mercedesfahren? „Sicherheit. Mehr Sicherheit. Deshalb bin ich ja zu Mercedes gekommen.“

Auch die autofahrende Umwelt profitiert von dieser Entscheidung: „Ich fahre heute anders als früher – gelassener. Wer mehr Technik hat, regt sich weniger auf.“



Jürgen Moninger (36)
Diplom-Ingenieur
München-
Oberschleißheim
Tannenstraße
52.000 km im Jahr

Wer mehr fährt, braucht mehr Auto.

Mercedes-Benz. Ihr guter Stern auf allen Straßen.



Test Ford Escort Sport

rüstet: Neben in der Höhe verstellbaren Kopfstützen und einem mit Lederimitation bezogenen Sportlenkrad gehört — wie bei allen Ford-Modellen — auch eine heizbare Heckscheibe zum Standard.

Biederer Stoßstangenmotor

Der 1,6-Liter-Motor der Sport-Version war bislang nicht im Modell-Programm der Kölner Ford-Werke zu finden. Es handelt sich bei ihm um ein aus dem englischen Ford Cortina her bekanntes Reihen-Triebwerk, das in ähnlicher Form bereits im Herbst 1967 sein Debüt feierte.

Die 1598 Kubikzentimeter große Vierzylinder-Maschine hat mit einem modernen Sport-Motor wenig gemein. Sie besitzt zwar einen Querstrom-Zylinderkopf mit gegenüberliegenden Gaskanälen, die Ventilsteuerung besorgt aber wie bei biederer Gebrauchsmotoren eine seitlich im Block gelagerte Nockenwelle über lange Stoßstangen — ein Konstruktionsmerkmal, das die von sportlichen Triebwerken geforderte Drehfreudigkeit normalerweise nachhaltig beeinträchtigt.

Die Leistungsausbeute mit 84 PS bei 5500 U/min entspricht ebenso wie das bei 3500 Touren zur Verfügung stehende maximale Drehmoment von 12,7 mkg den in dieser Hubraumklasse durchaus üblichen Werten. Wer an Steuer und Versicherung sparen will,

kann den Escort auch mit dem alten GT-Motor (1,3 Liter, 70 PS) ordern — er bekommt das Auto dann um 285 Mark billiger.

Besondere Ansprüche an die Fahrleistungen dürfen bei der 70-PS-Variante freilich nicht gestellt werden: Das Werk nennt 16,3 Sekunden für die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 und eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h.

Seinem Namen eher gerecht wird der 84 PS starke Escort Sport. Das zeigte sich bei den Beschleunigungsmessungen sehr deutlich: Das 790 Kilogramm schwere, zusätzlich mit zwei Personen und den Meßgeräten beladene Auto spurtete aus dem Stand in 12,3 Sekunden auf 100 km/h, passierte nach

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80,98 x 77,62 mm, Hubraum 1598 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 84 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 52,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,7 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 14,2 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Ölnhalt Motor 3,25 Liter, 1 Weber Register-Fallstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, 41 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,337 (11,81), II. 1,995 (7,06), III. 1,418 (5,02), IV. 1,0 (3,54), R. 3,867 (13,69), Achsantrieb 3,54.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Starrachse mit Längsblattfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer und Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 165/70 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2407 mm, Spur 1270/1296 mm, Außenmaße 4083 x 1596 x 1385 mm, Innenbreite vorn 1245 mm, hinten 1250

mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 870 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 500 mm, Knieaum hinten 100–230 mm, 3 1/2 Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 300 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 915 kg (davon Vorderachse 475 kg, Hinterachse 440 kg, Gewichtsverteilung 51,9 : 48,1), zulässiges Gesamtgewicht 1325 kg, Zuladung 410 kg, Personenindexzahl 4,8, Leistungsgewicht vollgetankt 10,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 14,9 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 161,4 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,8 s
0 bis 60 km/h	5,0 s
0 bis 80 km/h	7,8 s
0 bis 100 km/h	12,3 s
0 bis 120 km/h	18,0 s
0 bis 140 km/h	29,2 s
1 km mit stehendem Start	34,3 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	6,1 s
40 bis 80 km/h	12,5 s
40 bis 100 km/h	18,9 s
40 bis 120 km/h	26,4 s
40 bis 140 km/h	37,2 s
1 km ab 40 km/h	37,6 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	53 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	79 Phon (dBA)

VERBRAUCH

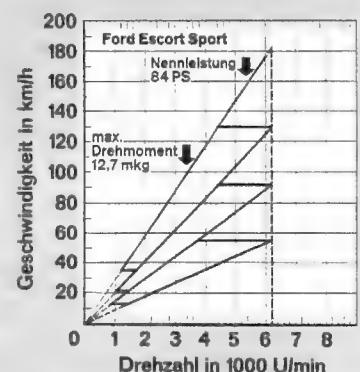
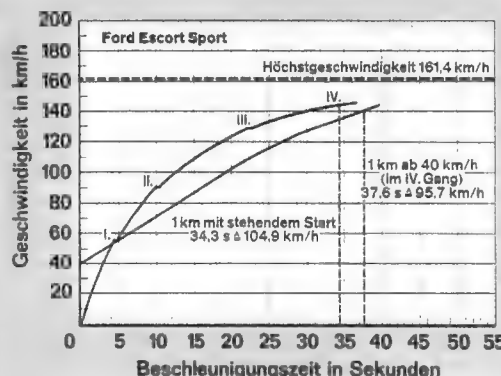
Superbenzin	11,6 L/100 km
Testverbrauch	11,6 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

RICHTPREIS

Ford Escort Sport DM 10 265,—
Hersteller: Ford-Werke AG, 5 Köln-Deutz, Ottiplatz 2.



PHILIPS



Auf den Straßen der Welt: Philips im Auto

Suchen Sie doch erstmal ein Autoradio, das Ihnen für Ihr Geld soviel bietet wie ein Philips Autoradio. In unserem Programm finden Sie:

- Autoradios mit integriertem Cassetten-Spieler. Wenn Sie wollen, beides in Stereo.
- Autoradios mit Senderautomatik für alle Wellenbereiche. Damit Ihre Augen auf der Straße bleiben.
- Autoradios mit Anschluß für den Verkehrsfunk-Pilot. Damit Sie immer wissen, wie der Straßenzustand ist und wo es Verkehrsbehinderungen gibt.

Überzeugen Sie sich selbst, wie komfortabel und preisgünstig Philips Autoradios sind. Dann wissen Sie, warum man überall Philips trifft: Auf den Straßen der Welt!



Philips Auto Cassette Vollstereo RN 842
Wenn Sie mehr über die abgebildete Vollstereo-Kombination und das Philips Autoradio-Programm wissen möchten schicken Sie diesen Coupon bitte an:
Philips GmbH,
Postf. 10 420,
Aachen 1,
Abteilung.
AT 10/75

Test Ford Escort Sport

knapp einer halben Minute die 140-km/h-Marke und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 161,4 km/h.

Wie die Vergleichstabelle zeigt, kann der Escort in den Fahrleistungen mit dem Gros seiner Konkurrenten gut mithalten. Das gilt mit nur geringen Einschränkungen auch dann, wenn es um die Art und Weise der Leistungsentfaltung geht. Im oberen Drehzahlbereich jenseits von 5500 U/min wirkt die Maschine etwas gequält — nachlassendes Temperament und laute Geräuscentwicklung mahnen zum Schalten.

Von seiner guten Seite zeigte sich der Kurzhuber beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen. Bereits ab 1500 U/min wird Vollgas mit ruckfreiem, zügigem Geschwindigkeitszuwachs honoriert. Im vierten Gang ab 40 km/h voll beschleunigt benötigte der Testwagen 18,9 Sekunden, um 100 km/h zu erreichen — rund eine Sekunde weniger als beispielsweise ein BMW 1602.

Im Benzinkonsum erwies sich der Escort Sport in Anbetracht seiner Fahrleistungen als ausreichend genügsam:

Zum Vergleich		Ford Escort Sport	Audi 80 GL	BMW 1602	Opel Ascona L 1,9	Toyota Celica LT
Hubraum	ccm	1598	1470	1573	1897	1588
Leistung	PS bei U/min	84/5500	85/5800	85/5700	88/4800	79/5800
Preis	DM	10 265,—	11 995,—	13 090,—	11 457,—	11 190,—
Beschleunigung in s						
0 bis 60 km/h		5,0	4,5	5,2	5,0	5,5
0 bis 80 km/h		7,8	7,3	8,4	8,1	9,0
0 bis 100 km/h		12,3	11,2	12,9	12,4	13,9
0 bis 120 km/h		18,0	16,4	20,4	18,8	20,8
0 bis 140 km/h		29,2	27,0	33,2	31,4	32,5
1 km mit stehendem Start		34,3	33,3	34,8	34,4	35,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	161,4	170,6	161,0	160,0	159,3

Der Testverbrauch betrug 11,6 Liter pro 100 Kilometer. Wer die gebotene Leistung ständig voll ausnutzt, muß mit Verbräuchen von etwa 13 Litern rechnen. Zurückhaltende Fahrer kommen dagegen auch mit weniger als 11 Litern über die Runden. Kritik verdient der etwas zu klein geratene Benzintank: Er faßt 41 Liter, Schnellfahrer kommen damit gerade 300 Kilometer weit.

Lobende Erwähnung verdient hingegen das Vierganggetriebe: Es ist einerseits gut abgestuft, andererseits läßt es sich mit zwei Fingern so leichtgängig und exakt betätigen, daß auch weniger sportliche Fahrer gerne zum Schaltstock greifen.

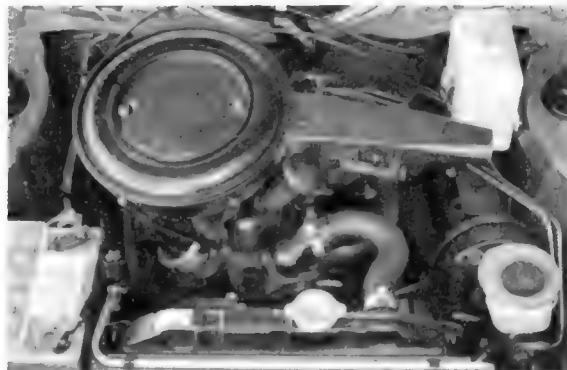
Sportliche Härte

Das Fahrwerk des Escort Sport — vorne Federbein-Aufhängung, hinten an zwei Längslenkern und Blattfedern geführte Starrachse — ist in einigen Punkten modifiziert. Der Wagenschwerpunkt wurde durch die um 20 Millimeter tiefergesetzte Karosserie gesenkt, außerdem tragen härtere Federn und Dämpfer sowie breite 175/70 SR 13-Stahlgürtelreifen der Mehrleistung Rechnung.

In dieser Abstimmung bietet der Escort herzlich wenig Fahrkomfort, denn seine schlecht ansprechende und wenig schluckfähige Federung gibt Fahrbahn-



Ein griffiges Lederlenkrad und die komplette Instrumentierung kennzeichnen das Interieur des Escort Sport. Der 84 PS starke 1,6-Liter-Motor erwies sich als elastisch und sparsam, ist aber nicht sonderlich drehfreudig.



stöße aller Art ohne nennenswerte Milderung an die Passagiere weiter. Daher kann die Sport-Version eigentlich nur jenen Kunden empfohlen werden, die loben, was hart macht.

Komfort wird von einem Auto dieses Zuschnitts allerdings weniger erwartet als gute Straßenlage. Hier hat der Escort erheblich bessere Qualitäten aufzuweisen: Er zählt zu den kurvenfreudigen Autos, verhält sich auf ebener Straße fast neutral und gerät erst bei hohem Kurventempo sanft ins Übersteuern. Auf schlechten Wegen offenbaren sich jedoch rasch die Grenzen des Billig-Fahrwerks: Die starre Hinterachse neigt zum Versetzen, das Auto bricht in Kurven früher und plötzlich mit dem Heck aus und erfordert mehr Aufmerksamkeit vom Fahrer.

An dem insgesamt guten Handling des Escort hat die — lediglich beim Rangieren etwas schwergängige — Lenkung maßgeblichen Anteil: Sie arbeitet zielgenau, wirkt nicht zuletzt auch dank des kleinen Lederlenkrades sehr direkt und vermittelt ausgezeichneten Fahrbahnkontakt.

Die mit einem Bremskraftverstärker ausgerüstete, gemischte Bremsanlage (vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen) des Escort Sport wurde durch etwas größere Trommeln verbessert. Sie hinterließ in der Praxis einen guten Eindruck und konnte mit geringen Pedalkräften gut dosiert werden.

Wer sich für den neuen Escort Sport entscheidet — und das haben bislang rund acht Prozent der Escort-Käufer getan — bekommt zwar wenig Komfort, dafür aber ansprechende Fahrleistungen, sportliche Fahreigenschaften und eine reichhaltige Ausstattung zu einem konkurrenzlos niedrigen Preis: für 10 265 Mark. **Werner Schruf**

Sie bekommen mehr als Zinsen, wenn Sie Bundesanleihen kaufen.

Jeder, der Geld spart, möchte möglichst viel dafür bekommen. Möglichst hohe Zinsen. Und möglichst hohe Renditen.

Bundesanleihen (Anleihen von Bund, Bahn und Post) sind hier genau das Richtige. Denn bei dieser Geldanlage bekommen Sie Spitzen-Renditen.

Sie bekommen aber noch mehr:

Die Sicherheit fester Zinssätze. Sie wissen während der gesamten Laufzeit Ihrer Anleihe, wieviel Zinsen Sie jährlich bekommen.

Die Sicherheit fester Laufzeiten. Bundesanleihen gibt es mit Laufzeiten von wenigen Monaten bis zu mehreren Jahren. Sie können sich also Anleihen aussuchen, deren Laufzeiten exakt zu Ihrem persönlichen Sparziel passen. Dadurch wissen Sie im voraus, wie hoch Ihre Rendite ist.

Die Sicherheit des Staates. Hinter Ihrer Geldanlage steht die Bundesrepublik Deutschland. Das bedeutet Sicherheit für die Zukunft Ihres Geldes.

Jetzt wissen Sie, daß Sie viel mehr bekommen als Zinsen, wenn Sie Ihr Geld in Bundesanleihen anlegen. Was Sie sonst noch wissen sollten, erfahren Sie aus dem Informationsprogramm „Der Umgang mit Bundesanleihen“.

Fordern Sie es mit dem Gutschein der Anzeige an!



Bundesanleihen. Experten wissen warum.

Gutschein
für 1 Exemplar
„Der Umgang
mit Bundesanleihen“

Name _____

Adresse _____

Ausschneiden und auf eine Postkarte kleben. Einsenden an den
Beratungsdienst für Anleihen von Bund, Bahn und Post.
6 Frankfurt 1, Postfach 2328

AMS 5/75

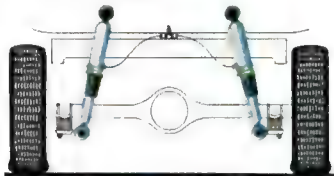


hoch... höher...



und los geht's!

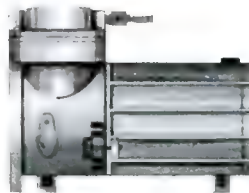
Nichts kann die Aufhängung Ihres Wagens schneller abnutzen als ständig wechselnde Belastung: Anhänger ziehen, Lasten schleppen, Personen befördern. Das Heck sinkt ab, die Scheinwerfer greifen nach den Sternen und die Vorderräder fahren Schlittschuh über die Straße. All das zehrt nicht nur an der Aufhängung, es raubt Ihnen auch die sichere Kontrolle über den Wagen.



MONROE hat einen Weg gefunden, diese Last von Ihren Federn zu nehmen: niveauregulierende RIDE-LEVELERtm Stoßdämpfer mit Luftfüllung. Schichch... und das Heck Ihres Wagens hebt sich auf seine normale, sichere Bodenfreiheit. Wenn die Last runter ist, lassen

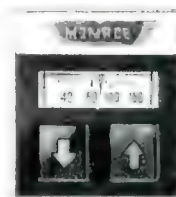
Sie die Luft aus Ihren RIDE-LEVELERtm einfach wieder ab. Immer haben Sie den luxuriösen Fahrkomfort eines Hochleistungs-Stoßdämpfers.

So einfach ist das. Statt mit kribbelnden Nerven fahren Sie mit luftgefedertem Vergnügen. MONROE RIDE-LEVELERtm Stoßdämpfer: mit Garantie für 1 Jahr oder 20000 km.



Sonderausrüstung: Knopfdruck-Regulierung der Bodenfreiheit.

Das neue MONROE RIDE-LEVELERtm Kompressor System paßt Ihre Aufhängung sekundenschnell allen Belastungen an – sogar während der Fahrt. Es besteht aus einem leicht montierbaren, elektrischen Luftkompressor, einer Konsole mit Druckmesser und Bedienungsknöpfen für Ihr Armaturenbrett – und



natürlich aus einem Paar MONROE RIDE-LEVELERtm Stoßdämpfer. Erhältlich bei Ihrem nächsten MONROE Sicherheits-Experten oder Autorisierten MONROE Fachhändler.

Kurze Mahnung von Monroe: Bitte das vom Fahrzeughersteller angegebene Höchstgewicht niemals überschreiten.

**An Monroe Auto Equipment GmbH,
6078 Neu Isenburg, Goethestr. 89**

Senden Sie mir bitte weitere Informationen über

☐ MONROE RIDE-LEVELERtm Stoßdämpfer

☐ MONROE RIDE-LEVELERtm Kompressor System

Vor- und Zuname

Plz. und Ort

Straße



**RIDE-LEVELERtm niveauregulierende Stoßdämpfer
... mit Luft gefedert fahren.**

Mehr Sicherheit. Mehr Fahrkomfort.

Fünfkampf

Kurztest Volvo 264 GL: wahlweise auch mit Fünfganggetriebe.

Der Käufer eines Volvo 264 hat die Wahl zwischen drei verschiedenen Kraftübertragungen: Serienmäßig ist das Spitzenmodell der schwedischen Firma mit einem Vierganggetriebe ausgerüstet; gegen Aufpreis gibt es eine Dreigangautomatik sowie ein neuentwickeltes Fünfganggetriebe. *auto motor und sport* fuhr ergänzend zum Test der Automatik-Version (8/75) einen Volvo 264 GL mit fünf Gängen.

Lieber automatisch

Die Frage, ob es sich lohnt, fünf handbetätigte Fahrstufen dem automatischen Getriebe vorzuziehen, kann eindeutig beantwortet werden: Zum Charakter des Sechszylinder-Volvo, der mit relativ komfortabler Federung, weicher Stoßdämpferabstimmung und leichtgängiger Servolenkung eine ruhige, fast amerikanisch anmutende Fahrweise geradezu herausfordert, paßt die Automatik zweifellos besser als das Fünfganggetriebe — nicht zuletzt deshalb, weil der Wechsel der Übersetzung mit dem kurzen Mittelschalthebel keineswegs ein reines Vergnügen bereitet. Der notwendige Kraftaufwand ist relativ hoch, außerdem läßt die Exaktheit der Schaltung zu wünschen übrig: Speziell der zweite Gang läßt sich selten auf Anhieb auffinden.

Als wenig praxisgerecht erwies sich auch das Schaltschema: Der erste Gang liegt unten links, die übrigen vier Fahrstufen sind H-förmig angeordnet. Lob verdient dagegen die handliche Sperre des Rückwärtsgangs, die mit zwei Fingern spielend leicht betätigt werden kann.

Gegen das Fünfganggetriebe sprechen ebenfalls die gemessenen Fahrleistungen: Der handgeschaltete Volvo beschleunigt nur wenig besser als die Automatik-Variante und übertraf sie auch in der Höchstgeschwindigkeit nur geringfügig (siehe Tabelle). Auch beim Benzinverbrauch ergaben sich kaum Vorteile für den Fünfgang-Volvo: Er konsumierte durchschnittlich 18,3 L/100 km — gerade 0,3 L/100 km weniger als der Testwagen mit Automatik. **G. L.**



Das Fünfganggetriebe paßt nicht zum komfortablen Charakter des Volvo 264: Die Schaltung ist unexakt und erfordert relativ hohen Kraftaufwand.

Zum Vergleich	Volvo 264 GL 5-Gang	Volvo 264 GL Autom.
Testverbrauch L/100 km	18,3	18,6
Richtpreis DM	26 550,—	27 500,—
Beschleunigung in s		
0 bis 40 km/h	2,9	3,3
0 bis 60 km/h	5,5	5,7
0 bis 80 km/h	8,3	8,8
0 bis 100 km/h	12,1	13,1
0 bis 120 km/h	16,3	18,9
0 bis 140 km/h	25,7	30,2
1 km mit stehend. Start	34,5	35,1
Höchstgeschwind. km/h	176,5	173,1



In aller Stille

Bonner Forschungsauftrag: Autos sollen leiser werden.

Geräusch ist in letzter Hinsicht Überbeanspruchung und fehlerhafte Konstruktion.“ Mit diesen Worten analysierte Henry Royce, Mitbegründer der weltweit renommierten Rolls-Royce-Werke, eine Erscheinung, die er Zeit seines Lebens bekämpfte: den Lärm.

Die Reduzierung von Geräuschen ist zur Tradition der englischen Nobelmarke geworden — bei Rolls-Royce-Wagen gilt als das lauteste Geräusch das Ticken der Uhr. Allerdings kann sich die englische Firma das Leise-Sein teuer bezahlen lassen. Andere, die auch noch Autos bauen, sind nicht in dieser beneidenswerten Lage. Sie müssen mehr denn je an Kosten und Preise denken — ein harter Denksport, denn neue Gesetze zur Minderung von Geräuschen an Personenwagen kündigen sich an.

Die Bundesrepublik Deutschland ist mit von der Partie internationaler Stillhalteabkommen für Autos. Bundesforschungsminister Hans Matthöfer vergab an die Stuttgarter Autofirma Porsche einen mit 580 000 Mark dotierten Forschungsauftrag — Titel: „Geräuschminderung an Kraftfahrzeugen und Verbrennungsmotoren.“ Dabei stützt sich das Werk auf die große Kapazität der modernen Anlagen im Entwicklungszentrum Weissach bei Stuttgart.

Außengeräusche von Personenwagen dürfen in der Bundesrepublik gegenwärtig bis zu 70 PS pro Tonne nicht mehr als 80 db (A)* und oberhalb dieser Leistungsstufe nicht mehr als 84 db (A) betragen. Danach liegt beispielsweise ein Audi 80 LS (75 PS, 835 kg) unterhalb 70 PS pro Tonne und ein Audi 80 GL (85 PS, 875 kg) darüber.

Auf europäischer Ebene wird ein Gesetzentwurf vorbereitet, wonach einheitlich alle Personenwagen nicht lauter sein dürfen als 82 db (A). Das bedeutet, daß bei allen leistungsstärkeren Wagen das Außengeräusch um zwei db (A) herabgesetzt werden muß. Das hört sich zahlenmäßig harmlos an, ist aber infolge physikalischer Gesetzmäßigkeiten nur sehr schwer zu erfüllen.

* db = Abkürzung für Dezibel, (A) = Meßeinheit für Kraftfahrzeuggeräusche.

FOTOS: SEUFERT





Wie man sich durch einen Blick in neuere Kraftfahrzeugscheine überzeugen kann, wird nur noch das Fahrgeräusch bewertet, nicht mehr das Standgeräusch. Als Maßeinheit wurde das Phon vom db (A) abgelöst; das „A“ betrifft eine besondere Bewertungskurve für Kraftfahrzeuge. Für die Geräusche von Düsenflugzeugen gilt beispielsweise ein anderer Wert, nämlich db (D). Die Messung nach „Dezibel“ paßt sich etwas mehr dem Geräuscheindruck durch das menschliche Ohr an. Er ist aber prinzipiell meßtechnisch schwer zu erfassen, weswegen auch die neue Methode nicht ohne Probleme ist.

Die gegenwärtigen und künftigen Geräusch-Verordnungen haben freilich nur im Sinn, die Verkehrsgeräusche in bebauten Gebieten zu vermindern. Zur Geräuschprüfung ist daher eine 20 m-Strecke mit 50 km/h anzufahren und Vollgas zu geben. Bei Viergang-Getrieben ist der II. Gang und bei Fünfgang-Getrieben der III. Gang einzulegen. Bei Getriebe-Automatik ist eine Fahrstufe entsprechend dem Stadtverkehr zu wählen. Zehn Meter nach Beginn der Meßstrecke ist in einem seitlichen Abstand von 7,5 Metern ein Mikrofon aufgestellt, das mit dem Meßgerät verbunden ist.

Nach den Schwerpunkten Abgasentgiftung und Unfallsicherheit kommt mit den künftigen Verordnungen – in den USA werden sie noch strenger ausfallen – ein neues Entwicklungsziel auf die Automobil-Industrie zu. Es dient ebenfalls dem Allgemeinwohl, aber der erforderliche finanzielle und technische Aufwand wird allem Anschein nach noch größer sein müssen.

„Ein leises Auto läßt sich nicht am Reißbrett berechnen.“ Mit diesen Worten umschreibt ein Porsche-Ingenieur die Schwierigkeiten, mit denen sich Geräuschbekämpfer konfrontiert sehen. In der Tat – der Schall geht seltsame Wege. Sie lassen sich nur annähernd durch Formeln erfassen. Die praktische Versuchsarbeit ist alles. ►

Rundum dick mit an Nylonfäden aufgehängten Glaswolle-Würfeln ausgekleidet: Porsche-Schallmeßraum.

Leise Autos

Bei Porsche ist man bereits intensiv in die einschlägige Arbeit eingestiegen. Natürlich hat man mit den luftgekühlten, sportlich ausgelegten Motoren geräuschkräftige Vertreter ihrer Art im Haus. Aber die Forschung erstreckt sich auch auf wassergekühlte Motoren, einmal, weil man sie künftig ebenfalls in der Serie erwarten darf und zum anderen, weil sie Teil des Auftrags sind, den das Bundesministerium für Forschung der Firma erteilt hat.

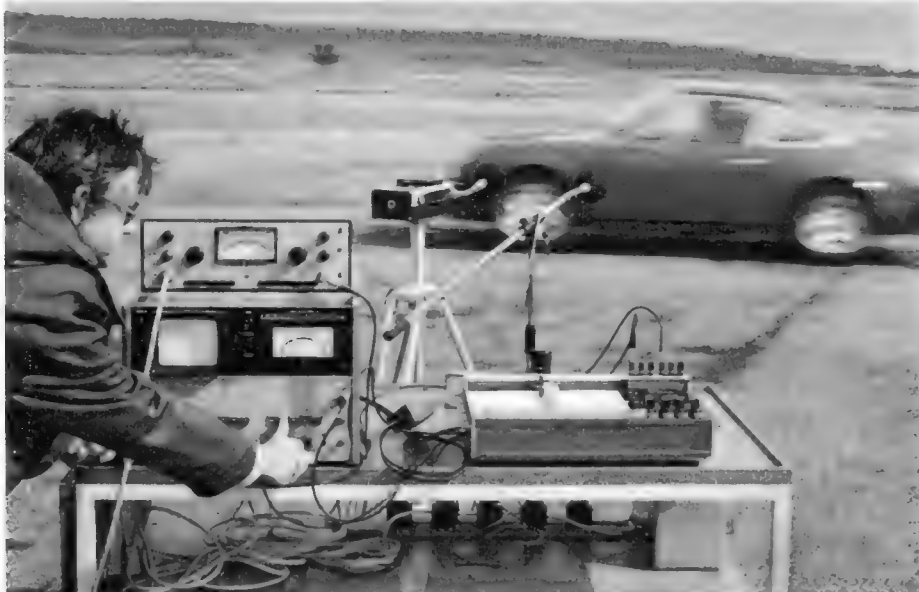
Der Arbeits-Fahrplan von Porsche, den man wohl als repräsentativ für die Entwicklung leiserer Autos nehmen darf, sieht konventionelle und unkonventionelle Maßnahmen vor. Beleuchten wir zunächst die ersteren, durch die auf wirtschaftlich noch vertretbarem Weg der auf die Umwelt und die Fahrzeuginsassen einwirkende Lärm gesenkt werden soll.

Sie betreffen den Motor mit Ansaug- und Abgasanlage und den Kraftübertragungsstrang, ferner die Schallabstrahlung durch die Karosserie, die Abroll- und die Luftgeräusche. Die letzteren beiden Punkte spielen allerdings für die künftigen Geräuschverordnungen eine untergeordnete Rolle, da die Prüfung, wie erwähnt, nur eine 50 km/h-Fahrt erfaßt. Mit höheren Geschwindigkeiten überdecken jedoch die Reifen-Abrollgeräusche die mechanischen Geräusche ganz erheblich. Davon können sich Menschen, die unweit von Fernstraßen wohnen, nur allzuleicht und wenig erfreut täglich überzeugen.

Was den Motor betrifft, so glaubt man allgemein, der Auspuff wäre die Lärmquelle Nr. eins. Das Auspuffgeräusch läßt sich aber auch bei leistungsstärkeren Wagen heute relativ einfach beherrschen, und es muß nicht lauter als das Motorgeräusch sein. Bei diesem bedarf es aber großen Aufwands und hoher Kunstfertigkeit, um Erfolge zu erzielen. Die Motorgeräusche setzen sich ja aus vielen Teilschallquellen zusammen. Dazu gehören die Pleuellwelle als Haupterzeuger von Schwingungen und Vibrationen, die Ventilsteuermechanik mit ihren hin- und hergehenden Massen, die Pleuellwelle oder die Pleukette für die Pleuellwelle und Aggregate wie Wasser-, Öl- und Pleustoffpumpe. Und sowohl Wasser- wie Pleukühlung sind auf laute Fördergebläse angewiesen, um den Durchsatz kühlender Pleu zu verstärken.



Im Elektro-Pulserraum wird die Karosserie auf Vibrationsgeräusche untersucht.



Messung des Außengeräusches auf dem Versuchsgelände bei Weissach.



Elektronische Geräte messen die Geräusche im Schallmeßraum.



Informations-Coupon.
 Schicken Sie diesen Coupon an den VW Wertedienst, 5214 Versmold, Postfach 1244. Wir schicken Ihnen einen exklusiven Katalog über den Polo.

Der Länge nach nur 3,50 m. Er kommt leicht durch den dichtesten Verkehr.

Ein Gepäckraum, der bis zu 1,10 m groß und eine tüchtige Hilfe beim Sparen ist (Große Mengen, günstige Preise).

40 PS lassen sich günstig versichern.

DIN-Verbrauch: Nur 7,3 Liter Normalbenzin.

Sobald Kosten wenig sind...

Wartung nur einmal jährlich...
 ...oder alle 15.000 km.



Für ein kurzes Auto wie den Polo gibt es genug Parkplätze.

Polo. Minimieren Sie Ihre Kosten.



Polo. Ein VW in neuer Größe.

Es ist das „Kettenprinzip“, das den Geräuschbekämpfern Probleme bereitet. Es genügt nicht, in der Kette der einzelnen Schallquellen nur eine oder einige besonders laute zu dämpfen, da die ursprüngliche Geräuschhöhe nach den Schallgesetzen dennoch unverändert bleibt. Alle Glieder dieser Kette müssen also in der Dämpfung gleichmäßig verbessert werden, sonst ist nichts zu erreichen.

schallschluckend beschichtet werden oder, wie bei Porsche demonstriert wurde, in einer Sandwichbauweise hergestellt werden. Man nimmt statt einem zwei dünnere Bleche und klebt sie mit einer schallisolierenden Schicht zusammen.

Gute Voraussetzungen bietet der ventillose Wankelmotor, der auf alle hin- und hergehenden Steuerteile verzichtet. Um die oszillierenden Teile bei Hubkolbenmotoren leichter zu machen, werden Leichtmetallpleuel erwogen.

zusenken, müssen die Hersteller die Verzahnungen noch präziser fertigen oder das Gehäuse steifer bauen. Natürlich dürfen die vom Motor erzeugten Vibrationen erst gar nicht in das Getriebe eingeleitet werden.

Aber Verbrennungsmotoren verursachen nun einmal Geräusche. Bei aller Mühe wird man daher mit den üblichen Maßnahmen bald eine „Schallmauer“ erreichen, die sich durch die Physik zwangsläufig aufrichtet. In der Industrie werden daher heute schon völlig

Es gibt Gründe für Philips Cassetten-Recorder, an denen man einfach nicht vorbeikommt.

Sie wollen einen Cassetten-Recorder? Dann haben Sie tatsächlich die große Auswahl – leider fast unübersehbar für Sie. Hier wollen wir Ihnen bei der richtigen Entscheidung helfen.

Denn diese Gründe sprechen eindeutig für Philips:

- Die längste Erfahrung im Bau von Cassetten-Recordern, die Erfahrung des Erfinders!
- Der letzte Stand der Technik. – Die sprichwörtliche Zuverlässigkeit, millionenfach bewiesen!

Wir meinen: Gute Gründe genug, sich für Philips zu entscheiden.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach diesen Philips Cassetten-Recordern mit Batterie/Netzbetrieb: N 3302 plus, N 2220, N 2212, N 2223, N 2225.

N 2221 (s. Abbildung): • automatische Aussteuerung • eingebautes Netzteil • elektronisch geregelter Motor • Anschluß für Fernbedienung (Start/Stop) • Anschluß für Überblendadapter • Lieferung einschl. separatem Mikrofon mit Fernbedienung Start/Stop, Überspielkabel, Compact-Cassette.



Darum Philips Cassetten-Recorder – denn nichts ist wichtiger als die Technik.

Auf Postkarte kleben und einsenden an:
2 Hamburg, Philips GmbH
Dann erhalten Sie kostenlos den
großen Philips Katalog
„Alle Vorteile dieser
AT 10/75“

Nur mit komplizierten Meßanlagen lassen sich die einzelnen Schallquellen erfassen und aussondern. Müssen sie auf geringeren Geräuschpegel entwickelt werden, ist oft ein Eingriff in die Grundkonstruktion des Motors damit verbunden, etwa um Kurbel- oder Nockenwelle mit zusätzlichen Lagern zu versehen. Kleinere Lagerspiele wirken geräuschkindernd, sind aber fertigungsmäßig teuer. Einfacher ist es, schallabstrahlende Abdeckbleche für Keilriemen oder für die Ventilkammer entsprechend zu gestalten. Sie können

Zusätzliche Schwingungsdämpfer werden erforderlich sein. In krassstem Gegensatz zu den Erfordernissen der Geräuschkürzung steht allerdings der anhaltende Trend zu Leichtbaumotoren, mit denen Gewicht und Kosten gespart werden sollen. Zwar bringen diese Motoren manchen Fortschritt im Detail, geräuschkürzend sind sie aber als Rückschritt zu bezeichnen.

Auch die Kraftübertragung, zumal das Getriebe, trägt wesentlich zu einem erhöhten Geräuschpegel bei. Um ihn ab-

neue Möglichkeiten zur Geräuschisolierung des Motors überlegt – sie sind freilich so weitgehend, daß sie auch zu einer neuen Generation von Automobilen führen würden.

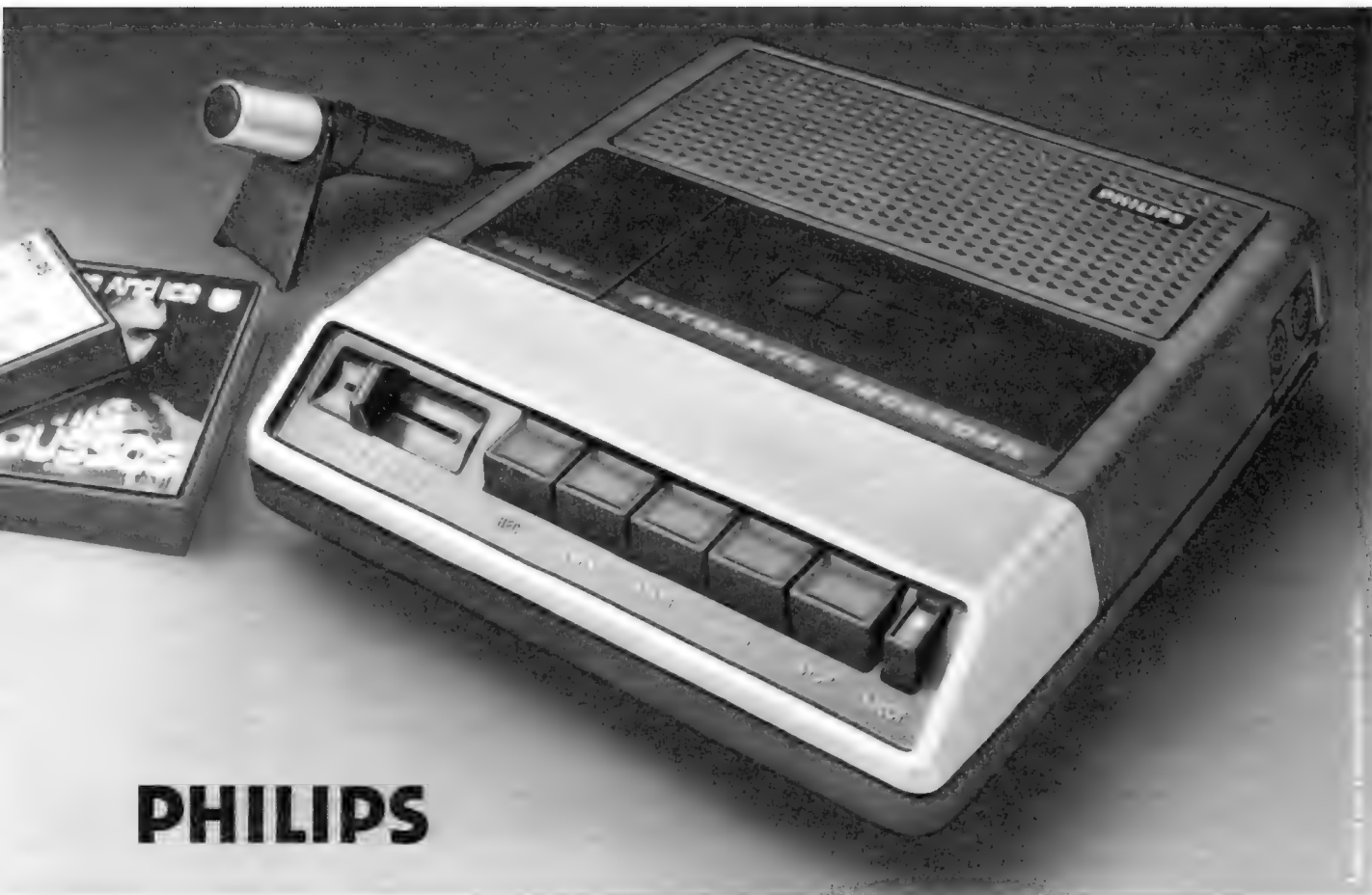
Es handelt sich um die Vollkapselung des Motors. Diese Maßnahme stellt bei Porsche einen Schwerpunkt zur Erfüllung des erwähnten, staatlichen Forschungsauftrags dar. Die Schwierigkeiten sind jedoch erheblich: zusätzliches Gewicht, größerer Platzbedarf und stärkere Kühlung.

Denn es ist nicht damit getan, die nach unten offenen Motorräume – der Motor ist auf die Kühlung durch die vorbeistreichende Luft angewiesen – einfach abzuschotten. Jede, auch noch so kleine Öffnung in der Kapselung muß vermieden werden. Es gibt eine Erscheinung, das „Türschlitzgesetz“, wonach schon ein kleiner Spalt einer nur wenig geöffneten Tür genügt, um fast ebenso viel Lärm herausdringen zu lassen, wie bei der ganz geöffneten Tür. Auch das ist ein Beispiel für die merkwürdigen Regeln in der Akustik.

seiner Aufhängung schwingen zu können. Man könnte aber auch die Kapsel direkt mit dem Motor verbinden.

Bei Porsche wurde bereits ein fahrbarer Prototyp mit einem vollgekapselten Motor entwickelt. Aber es ist ein reines Studienobjekt. Die Probleme, die sich dem Alltagsgebrauch entgegenstellen – vor allem für laufende Wartung und Reparaturen – scheinen vorläufig kaum lösbar zu sein. So wird sich dieses Projekt in absehbarer Zeit nicht realisieren lassen.

Der leiseste Reifen ist ein Reifen ohne Profil, aber er ist bei Nässe nicht zu gebrauchen. Längsorientierte Profilierung ist ruhiger, bietet aber weniger Vortrieb. Gerade der Reifen war schon immer ein Ding der Kompromisse – eine Eigenschaft geht immer auf Kosten einer anderen. Wenn auch für höhere Geschwindigkeiten nach leiseren Reifen gesucht wird, was unbedingt erforderlich scheint, so wird man auch auf diesem Gebiet noch viel Versuchsarbeit investieren müssen. Aber auch die Straße muß mit entsprechend ge-



PHILIPS

Alle Verbindungen zum Motor, wie die Leitungen für Luft, Kühl- und Heizungswasser, Gestänge, Seilzüge oder Kabel, müssen daher an der Eintrittsstelle zur Kapsel mit besonderen, schallschluckenden Einrichtungen versehen werden. Die Kapselwandungen, so wurde ermittelt, müßten eine Stärke von etwa 50 mm aufweisen. Man braucht neben der schallisolierenden Schicht, die wärmebeständig sein muß, noch einen öl-, benzin- und wasserfesten Belag. Und innerhalb der Kapsel muß der Motor ausreichend Raum vorfinden, um in

Auch die Reifen-Industrie verfolgt die Absicht, mit geräuschärmeren Reifen zu einer verringerten Umweltbelastung beizutragen. Denn nicht immer wird bei 50 km/h das Abrollgeräusch vom Motorgeräusch überdeckt. Grobstollige Reifen mit weicher Gummimischung, für winterliche Zwecke gebaut, machen sich schon bei Stadtgeschwindigkeit lästig bemerkbar. Auch breitere Reifen sind im allgemeinen lauter – eine unschöne Begleiterscheinung des Trends zum breiten Reifen, der meist nur aus optischen Gründen verwendet wird.

staltetem Belag das ihre zu einer Geräuschminderung des Verkehrsablaufs beitragen.

Noch ein Blick auf die Nutzfahrzeuge. Nach den gegenwärtigen Vorschriften liegen die Geräuschgrenzwerte bei 85 db (A) bis zu 3,5 to zulässigem Gesamtgewicht, darüber bei 89 db (A). Last- und Lieferwagen dürfen also erheblich mehr Lärm erzeugen. Doch auch hier kündigen sich neue Vorschriften an, das darf man wohl mit allem Nachdruck begrüßen.

Dieter Korp

Genuß im Stil der neuen Zeit

LORD  **EXTRA**

Ihre Extra-Leicht-Cigarette
aromareich im Geschmack



»Im Rauch nikotinarm«

Lehrstunde bei Nacht

Testtagebuch: Wie ein Redakteur von auto motor und sport erste Rallye-Erfahrungen sammelte.

Gleich an zwei Fronten kämpft der Sportredakteur von auto motor und sport außerhalb der regulären Dienstzeit: einmal im nationalen Renault-5-Elf-Pokal, in dessen Gesamtwertung er bereits im letzten Jahr den fünften Rang belegte und dessen Gruppenwertung er derzeit anführt, und neuerdings nun auch im Sachs-Journalisten-Cup.

Für diesen Wettbewerb, der bei Rallye-Veranstaltungen von deutschen Motor-Fachjournalisten ausgetragen wird, steht ihm ein für schweres Gelände vorbereiteter Ford Escort RS der Stuttgarter Schwabengarage zur Verfügung. Den Sitz des Copiloten nimmt der Pfälzer Postbeamte Karl Meditz ein, im letzten Jahr Mitglied des Toyota-Werkteams, nebenberuflich Rallye-Mitarbeiter einer deutschen Tageszeitung. Meditz, mit den Geflogenheiten im Rallye-Sport weit mehr vertraut als der Schreiber an seiner Seite, leistete auch beim ersten Wertungslauf, der Sachs-Winterrallye Marktrechwitz, unschätzbare Vorarbeit: Er besorgte sich kurz vor der Veranstaltung einen detaillierten Streckenplan der Sonderprüfungen.

Bereits auf der ersten dieser Wertungsetappen mußte der auto motor und sport-Mann seine bisher auf die Theorie beschränkte Meinung über den Rallye-Sport gründlich revidieren und zugleich erkennen, daß Copiloten nicht umsonst auch Einpeitscher genannt werden. Von der Rundstrecke her gewöhnt, nur auf Sicht zu fahren, galt es für ihn auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn zu nächtlicher Stunde, einen



Der Anfang war quer: Rallye-Neuling auf der Strecke.

aus Schlamm, Schotter und Asphalt bestehenden Rundkurs nur nach Beifahrer-Ansage zu meistern.

Dem dieserart Verstörten glitt zunächst regelmäßig vor solchen Kuppen und unübersichtlichen Ecken der Fuß vom Gas, die vom Beifahrer vorher mit der Bezeichnung fünf, also Vollgas, angesagt worden waren.

Nachdrückliches Gebrüll von rechts, durch einen Vollvisierhelm nur mäßig gedämpft, machte den schreibenden Rallye-Neuling geduldig mit einer der wichtigsten Voraussetzungen des Rallye-Sports vertraut: blind den Angaben des Aufschriebs zu folgen.

Die mitunter markigen Belehrungen verfehlten ihre

Wirkung nicht: Bereits auf der dritten Sonderprüfung tat der Pilot so, wie ihm vom Beifahrer geheißsen. Und just in dieser Sonderprüfung endete der Aufschrieb auf unerklärliche Weise zwei Kurven vor der eigentlichen Etappe. Nur der in letzter Beifahrer-Verzweiflung gleich doppelt gegebene Befehl, die blockierenden Bremsen loszulassen, rettete die mit einer halben Drehung endende Situation.

Schnee und Eis in der Hochröhren gefährdeten das Rallye-Unternehmen ein weiteres Mal. Doch auch hier wußte der mit allen Wassern gewaschene Beifahrer Rat: Statt auf der asphaltierten, aber hoffnungslos vereisten Straße, wurde der Wagen außerhalb der Ideallinie auf dem wesentlich griffigeren Randstreifen um die Ecken manövriert, was der Besatzung letztendlich das Los mehrerer gestrandeter Mitbewerber ersparte.

Rad- und tatlos: BMW CSI

In Diebeshände fiel ein grünmetalllicfarbenes BMW-Coupé, das auto motor und sport zu Testzwecken zur Verfügung stand. Nachdem die neuen Interessenten das Lenkschloß geknackt hatten, starteten sie zu einer nächtlichen Ausfahrt ins württembergische Hinterland. Am nächsten Morgen wurde das 200 km/h-Auto von Passanten entdeckt: Es ruhte auf den Bremsscheiben – Räder, Radio und Pannendreieck waren Beute der Ganoven geworden.

In Polizeiverwahrung: radloses BMW-Coupé.



Eine zwischen den Sonderprüfungen von Meditz mit Akribie und Regelmäßigkeit erstellte Zwischenrechnung brachte vor dem abschließenden Rundkurs auf dem Gelände von Fichtel & Sachs in Schweinfurth Beruhigendes zutage: Die Konkurrenz war abgeschlagen. Aus diesem Grunde lehnte auch die Wagenbesatzung dankend die Hilfe von Uli Greis, Sportleiter bei der Schwabengarage, ab, die aufgezoogene M+S-Bereifung gegen Renn-Pneus auszuwechseln. Meditz hatte richtig gerechnet: Mit 3391,8 Punkten gewann der Escort RS nicht nur die Journalisten-Klasse der Serientourenwagen bis 2000 ccm, sondern auch die für Journalisten getrennt erstellte Gesamtwertung. K.M.

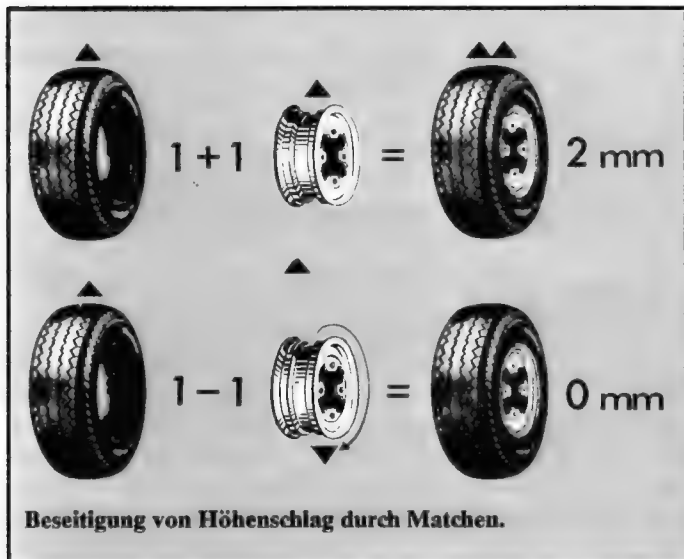
Nachrichten aus der Technik

Harmonisieren und Matchen

Fortschritte im Straßenbau, wachsende Geschwindigkeiten und sensible Fahrwerke lassen Ungenauigkeiten im Reifenrundlauf deutlicher zutage treten als früher.

Neben dem obligatorischen Auswuchten kann es deshalb notwendig sein, den Reifen auf der Felge soweit zu drehen, bis sich der Höhengschlag des Reifens und der Höhengschlag der Felge gegenseitig ausgleichen (Matchen). Sind auf diese Weise keine befriedigenden Schlagwerte zu erzielen, kann Harmonisieren oder Nachrunden des Reifens helfen. Dabei erfolgt ein Abtragen ledig-

lich der Höhengschlagspitzen durch Schleifen, Schneiden oder Raspeln. Dieser Arbeitsgang, der auf einer entsprechenden Drehmaschine durchgeführt wird, kann insbesondere bei Decken nützlich sein, die durch Fehler in der Achsgeometrie, im Lagerspiel oder durch sogenannte Bremsplatten unrund geworden sind. Nachrunden von Neureifen erscheint dagegen unwirtschaftlich.

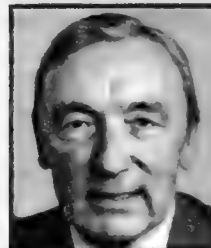
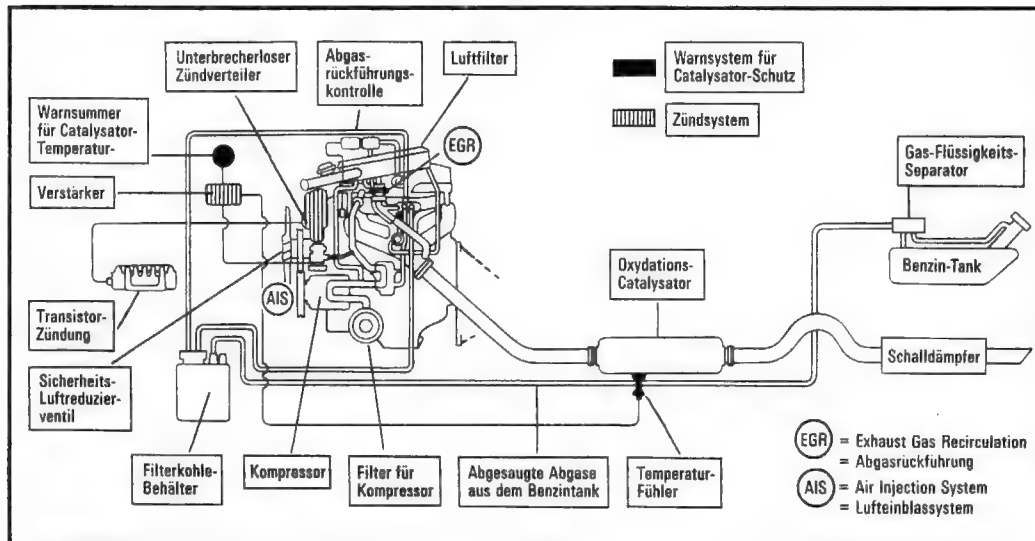


Neues Abgasentgiftungssystem von Nissan

Die 75er Nissan-Modelle sind mit einem Abgasentgiftungssystem ausgerüstet, das eine Kombination von Abgasrückführung, Katalysator und Lufteinblasung darstellt. Da-

bei wird ein Teil der Abgase über das Saugrohr nochmals der Verbrennung im Motor zugeführt, wodurch eine Absenkung der Verbrennungstemperatur und als Folge davon eine Verringerung der Stickoxyde erreicht wird. Die Lufteinblasung in den Auspuffkrümmer bewirkt eine

Oxydation der schädlichen HC- und CO-Anteile, die zusätzlich von einem Katalysator auf chemischem Weg weiter abgebaut werden. Ergänzt wird das japanische System durch ein Aktivkohle-Filter, das ein Entweichen von Kraftstoffdämpfen aus dem Tank verhindert.



Arthur Westrup

Fragestunde

Arthur Westrup, Buchautor und Herausgeber des Informationsdienstes „auto-press“, befragte Durchschnittsautofahrer über auto-technische Begriffe.

Heute: Die Nockenwelle

„Also da blicke ich nicht durch. Wenn ich unterwegs liegenbleiben würde, da könnte ich vielleicht noch die Zündkerzen wechseln, aber die Nockenwelle nicht.“

Siegfried H., 30,
Kassenangestellter

„Ist das das Ding zwischen den Rädern? Und die Funktion: Das ist doch die Übertragung, da wird doch das vom Motor auf die Räder übertragen. Was allerdings übertragen wird, kann ich jedoch nicht richtig sagen.“

Elfriede Th., 38,
Sekretärin

„Da bin ich echt überfragt. Ich will's auch gar nicht wissen. Ich habe kein Interesse daran, und es ist mir vollkommen egal. Ich will Ihnen auch sagen, warum ich es nicht weiß: Man kann nicht alles wissen.“

Hans-Dieter M., 38,
Kaufmännischer Angestellter

„Habe ich schon mal gehört. Irgendwie wird sie was mit der Kupplung zu tun haben.“

Maria K., 48, Wirtin

„Gehört habe ich das schon. Hat es was mit dem Keilriemen zu tun? Wahrscheinlich ist es so, daß sie den Motor verstärkt.“

Stefanie Sch., 28, Serviererin

„Technisch bin ich nicht so gut. Aber natürlich weiß ich, was eine Nockenwelle ist. Die einen sagen Kurbelwelle dazu, die anderen Nockenwelle.“

Adolf S., 54,
Gärtnermelster

Und hier spricht der Fachmann, Helmut Eicker, 44, Testingenieur von auto motor und sport:

„Im Viertaktmotor hat die Nockenwelle die Aufgabe, entsprechend der Zündfolge das Öffnen und Schließen der Einlaß- und Auslaßventile zu besorgen. Zu diesem Zweck trägt die stets mit halber Kurbelwellendrehzahl laufende Nockenwelle Erhebungen, die der Eiform ähnlich sind und die in ganz bestimmten Winkeln zueinander stehen.“

Je nach Verwendungszweck des Motors (Gebrauchsmotor, Rennmotor) können mit Hilfe der Nockenform die Steuerzeiten und damit die Leistungscharakteristik beeinflusst werden.

Grundsätzlich wird angestrebt, die Ventile schnell zu öffnen, sie lange offen zu halten und sie schnell zu schließen. Grenzen sind hier jedoch durch die auftretenden Beschleunigungen gegeben, die bei Überschreiten der zulässigen Werte nicht nur zu hohem Verschleiß am Ventiltrieb, sondern auch zu störenden Geräuschen führen würden.

Während früher nur bei teuren Hochleistungsmotoren die Nockenwelle unmittelbar über den Ventilen im Zylinderkopf angeordnet war (ohc-Motor), findet man sie heute auch bei billigen Großserientriebwerken immer häufiger in „obenliegender“ Ausführung. Dieser Wandel wurde begünstigt durch die Einführung von Kunststoff-Zahnriemen mit Stahlseileinlage — sie ermöglichen einen einfachen, geräuscharmen und dabei preiswerten Antrieb.“

Ein neuer Sieg für Opel's Rallyesieger:

Die schönsten Extras serienmäßig!



Grundausstattung heißt beim Opel Ascona: **Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, stufenlos verstellbare Rückenlehnen, Stabilisator** vorn und hinten und manches andere.

Zu all dem gehören jetzt auch noch **Stahlgürtelreifen** und **Wisch/Wasch-Kombischalter** — alles serienmäßig!

Wo finden Sie mehr? Bei soviel Zuverlässigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit und bei so bestechend guten Fahreigenschaften!

Ascona in Grundausstattung schon für DM **9.725,-** a.W. (unverbindliche Preisempfehlung)



Jetzt mehr denn je: Opel hat den richtigen Wagen für Sie! Vergleichen Sie selbst.



Hilfswerk

„Die Autokarosserie“ von Dieter Korp und Albrecht G. Thaer, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1975, 18 Mark.

Der neueste Band der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“ von Dieter Korp, der in Zusammenarbeit mit dem Heimwerker und Journalisten Albrecht G. Thaer entstand, befaßt sich mit allen Fragen der Pflege, der Werterhaltung und der Reparatur von Autokarosserien. Das Buch beginnt mit Tips zur Wagenwäsche und Lackpflege und vermittelt sodann in auch dem Laien verständlicher Form detaillierte Kenntnisse über die Praxis des Lackierens,



über das Glätten kleinerer Beulen sowie über Montagearbeiten an der Karosserie. Ein umfangreiches Kapitel widmet sich dem Kampf gegen den Rost, zeigt, welche Mittel empfehlenswert sind und wie sie angewendet werden und erläutert, warum das oftmals propagierte Ausschäumen von Hohlräumen mehr Schaden als Nutzen stiftet. Eine übersichtliche Tabelle rundet dieses für do-it-yourself-Anhänger sehr nützliche Buch ab: Sie zeigt, was falsch gemacht wurde, wenn der neue Lack nicht zur Zufriedenheit ausgefallen ist. Erhältlich im Buchhandel oder beim Motorbuch-Verlag (7 Stuttgart 1, Postf. 1370).

Sparbuch

„Kosten sparen beim Autofahren“ von Stefan Wolterbeck, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1975, 22 Mark.

Sparen beim Fahren ist so aktuell wie nie zuvor, denn auf keinem anderen Gebiet stiegen die Kosten in den letzten Jahren so kräftig wie gerade auf dem Auto-sektor: So stieg der Benzinpreis innerhalb von vier Jahren um über 80 Prozent, die Reparaturkosten in fünf Jahren um 60 Prozent und die Versicherungsprämien im gleichen Zeitraum um 50 Prozent. Stefan Wolterbeck hat in diesem Buch erstmals alle Möglichkeiten, die Ausgaben fürs Auto



zu reduzieren, zusammengetragen. Er beginnt mit der Wahl des den individuell verschiedenen Bedürfnissen am besten angepaßten Autos, gibt Ratschläge für den Gebrauchtwagenkauf und erläutert, welche Reparaturen der Autofahrer billig selber durchführen kann. Ein eigenes Kapitel befaßt sich mit Versicherungsfragen: Wann lohnt es sich, einen Schaden aus eigener Tasche zu bezahlen, um den Schadenfreiheitsrabatt nicht zu verlieren, wie können Zweitwagen günstig versichert werden, wann lohnt sich eine Vollkaskoversicherung? Ratschläge für eine preiswerte Pflege des Autos runden das Buch ab.

Nachrichten aus der Technik

Neue Autobatterien

Die Varta Batterie AG hat vier neue Starterbatterien in die Serienfertigung genommen, durch die nicht weniger als 29 bisherige Batterietypen ersetzt werden. Der hierdurch erzielte Rationalisierungseffekt wirkt sich nicht nur kostensenkend, sondern auch vorteilhaft auf Ersatzteilhaltung und Lieferbereitschaft aus. Die neuen Polypropylen-Batterien sollen ihren Hartgummi-Vorgängern sowohl in der Haltbarkeit als auch in der elektrischen Leistung überlegen sein. Da das Kastenmaterial transparent ist, kann der Säurestand problemlos von außen kontrolliert werden. Das Befüllen wird durch eine neuartige geteilte Steckstopfenleiste für jeweils drei Zellen erleichtert.

Garantie-Öl

Ähnlich wie Castrol übernimmt auch Valvoline eine Garantie für Motoren, die ausschließlich mit Valvoline-Schmierstoffen befüllt werden. Diese Motoren-Garantie ist limitiert auf 80 000 Kilometer bzw. auf drei Jahre. Neben der Verwendung von Valvoline-Erzeugnissen ist die ordnungsgemäße Einhaltung der vom Autohersteller vorgeschriebenen Ölwechselintervalle Voraussetzung für etwaige Gewährleistungsansprüche. Sofern ein Schaden eintritt, ist eine Ölprobe zur Analyse in das Valvoline-Labor einzusenden.

Größere Inspektionsintervalle bei Alfa Romeo

Alfa Romeo hat bei allen Modellen, die nach dem 2. Januar 1975 zugelassen wurden, die Inspektionsintervalle erweitert. Mußten Alfa-Fahrer bisher alle 6000 bzw. 8000 Kilometer zur Inspektion, so brauchen sie jetzt nur noch alle 10 000 Kilome-

ter eine Werkstatt anzulaufen. Ausgenommen von dieser Regelung ist nur das Montreal-Coupé.

Wankelmotor mit gesteuerter Ölkühlung

Bei den in Entwicklung befindlichen neuen Zweiläufiger-Wankelmotoren von Audi NSU wurde eine wesentliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs erzielt. Sie wurde erreicht durch Verbesserungen an Abdichtung und Zündanlage (Doppelzündung, günstigste Lage der Kerzen), Verminderung der inneren Reibung sowie — als Neuerung — durch eine sogenannte gesteuerte Ölkühlung. Dabei werden die beiden kreisenden Kolben nur noch im Vollastbereich gekühlt, während im Teillastbereich die Ölkühlung in Abhängigkeit von der Öltemperatur abgeregelt wird. Dem Verbrennungsprozeß wird so weniger Wärme entzogen.

Der Verbrauch des neuen Motors, der seit Mitte 1972 im Versuch ist, liegt nun im Bereich vergleichbarer Hubkolbenmotoren. Der Motor (Bezeichnung „EA 871“ nach dem VW-Entwicklungsauftrag EA 871) schneidet auch hinsichtlich der Herstellungskosten besser ab als der Motor des NSU Ro 80. Obwohl der neue Motor 50 Prozent mehr leistet, ist er weder schwerer noch länger als der Ro 80-Motor.

Trotz des nunmehr erzielten Fortschritts im Hinblick auf Verbrauch und Kosten wurde die Wankel-Entwicklung wegen der finanziellen Schwierigkeiten im VW-Konzern seit 1974 gedrosselt. Das verbesserte Wankel-Triebwerk (geschätzte Leistung ca. 160 PS) war als Nachfolgemotor für den Ro 80 ausersehen und stand auch als Aufpreis-Variante für die neue VW-Audi-Modellreihe (C-Modelle) zur Debatte. VW-Vorstandschef Schmücker ließ sich einen Ro 80 mit dem neuen Motor herrichten.

Tabac Original

Der individuelle Duft



Tabac Original
Eau de Cologne
...wenn es auf Duft ankommt

Tabac Original
Eau Naturelle
...wenn es auf Frische ankommt



**Mit mehr Stahl in den
Reifen verschleuern
Sie weniger Geld auf
der Straße.**



Reifen werden zwar aus Gummi gemacht, doch Gummi allein, so sehr Sie das vielleicht überrascht, genügt nicht, um daraus einen haltbaren Reifen zu machen.

Es ist zu nachgiebig, zu weich, und ohne zusätzliche Festigkeit entsteht durch Reibung sehr bald eine unschöne Reifenglatze.

Deshalb kombiniert Conti das Gummi seiner Reifen mit einem anderen Material: mit Stahl.

Und zwar in Form von Stahlfibern. Tausende von diesen Fibern liegen

beim ContiStahl in einem doppelten Gürtel rund um den Reifen.

Sie geben ihm so viel Festigkeit, daß sich seine Auflagefläche auch beim Bremsen, beim Beschleunigen und in Kurven nicht zu stark verformen kann: deshalb reibt sich beim ContiStahl auch kein bißchen Gummi zuviel auf der Fahrbahn ab.

Wenn Sie bei Reifen also Geld sparen wollen: mit Stahl kommen Sie ein ordentliches Stück weiter.

Der ContiStahl mit Fibern aus Stahl.





auto
motor
sport

Ratgeber

Achtung Radar

Tempo-Kontrolle: Was nützen Radar-Warngeräte?

Von Uwe Brodbeck

Die Chancen, Radar-Kontrollen der Polizei rechtzeitig zu sichten, sind stark gesunken. Wer das Limit überzieht, tappt mit Sicherheit irgendwann in eine gut getarnte Falle. Die Angst



Blaupunkt Auto-Stereo: So wird Musik zum Klangerlebnis. Max Greger sagt Ihnen, warum.

Ihr Auto bietet beste Voraussetzungen, Stereo zu hören.

Der akustisch günstige Innenraum eines Autos eignet sich besonders gut für Stereo. Auto-Stereo-Anlagen haben die doppelte Ausgangsleistung: 2 x 5 Watt. Drei oder vier Lautsprecher sorgen für gleichmäßige Schallverteilung.

Alles zusammen macht Auto-Stereo zum besonderen Klangerlebnis – vollkommen wird es durch die hohe Tonqualität von Blaupunkt.

Blaupunkt: Das komplette Auto-Stereo-System aus einer Hand.

Bei Auto-Stereo ist es wichtig, daß alle Teile aufeinander und auf Ihren speziellen Wagentyp abgestimmt sind. Bei einer Blaupunkt Anlage ist alles von Blaupunkt. Und von so hervorragender Qualität wie z. B. die bekannten Blaupunkt Lautsprecher.

Blaupunkt bietet das breiteste Auto-Stereo-Programm.

Mit sieben Auto-Stereo-Anlagen zwischen 290,- DM und 1 500,- DM bietet

Blaupunkt für jeden individuellen Anspruch das passende Gerät. Mit oder ohne Cassettenteil.

Blaupunkt Auto-Stereo ist robust und zuverlässig.

291 strenge Tests im Werk gewährleisten die sprichwörtliche Robustheit und Zuverlässigkeit der Blaupunkt Auto-Stereo-Anlagen im täglichen Gebrauch. Und über 2 000 Kundendienststellen in aller Welt sind jederzeit für Sie da. Auto-Stereo-Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.



Blaupunkt »Essen CR«

● **BLAUPUNKT**

BOSCH Gruppe

Radar-Warngeräte

der Autofahrer vor diesen Kontrollen läßt eine vorzugsweise im benachbarten Ausland ansässige Branche gute Geschäfte machen: Die von diversen Vertriebsfirmen in deutschen Zeitschriften angebotenen Radar-Warngeräte amerikanischer Herkunft sind derzeit gut zu verkaufen.

Die Hoffnung, Technik nun durch Technik überlisten zu können, erweist sich rasch als trügerisch — spätestens dann, wenn ein ins Haus flatternder Bußgeldbescheid das Versagen des Geräts dokumentiert.

Über mögliche Mißerfolge schweigen sich die Händler freilich aus. Dagegen wird nur Erfreuliches offeriert: „Zuverlässige Entdeckung des Radars auf Entfernungen bis zu 1,6 Kilometer“ oder aber auch „Das Gerät gibt dem Fahrer ausreichend Zeit, sein Tempo rechtzeitig zu reduzieren.“



FOTOS: THOMA

Ironisch klingen die fettgedruckten Moral-Appelle im Prospekt: „Warnung — dieses Gerät berechtigt nicht zum Rasen.“ Und: „Verantwortungsbewußten Fahrern ermöglicht dieses Gerät, die jeweils vorgeschriebene Geschwindigkeit sicher einzuhalten.“

Wie sich die in den USA entwickelten Warngeräte bei deutschen Radar-Kontrollen bewähren, überprüfte auto motor und sport in Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Polizei. Erste negative Vorzeichen ergaben sich im Anfangsstadium: Eine Vertriebsfirma für Warngeräte hatte gerade Pleite gemacht, eine andere reagierte auf den Wunsch nach einem Testgerät mit Stillschweigen. Die wenig später erfolgte private Bestellung dagegen wurde prompt ausgeführt.

Zum Einsatz gelangten das von der in Holland seßhaften Firma EFKA import vertriebene Gerät Radar Sentry (Preis

inklusive Zoll: 174 Mark) und der Warner Snooper („Schnüffler“), den die schwedische Firma PR-Technik demnächst auch in der Bundesrepublik anzubieten versucht. Der Preis in Schweden: rund 240 Mark.

Beide Apparate arbeiten nach dem gleichen System. Sobald ein Empfänger Radarstrahlen ortet, wird der Fahrer durch einen in der Lautstärke regulierbaren Pfeifton alarmiert.

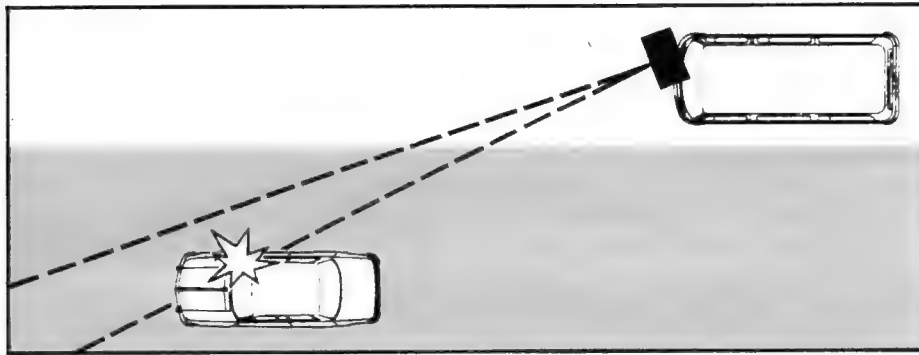
Die Montage beschränkt sich auf wenige Handgriffe. Das mit zwei 1,5 Volt-Batterien bestückte Radar Sentry läßt sich mit einem Clip rasch an der Sonnenblende befestigen, der Snooper findet Halt an einem selbstklebenden Aufsatz am Armaturenbrett. Dieses Gerät muß an die Bordelektrik angeschlossen werden, wobei sich der Zigarettenanzünder als einfachste Lösung anbietet.

Für die Versuche hatte die Polizei das im Bug eines VW-Transporter einge-

räte gefaßt war, gelang es nicht einmal, das Tempo so rechtzeitig zu reduzieren, daß mit legaler Geschwindigkeit am Radargerät vorbeigerollt werden konnte.

Ein Rechenexempel erklärt den Fehlschlag: Ein 70 km/h schnelles Auto durchleitet den Radarstrahl in maximal 0,4 Sekunden — fahrerische Reaktionen bleiben in dieser kurzen Zeit ohne Einfluß auf die Messung.

Warum die amerikanischen Warngeräte nicht funktionieren können, wird durch das Arbeitsprinzip des Polizeiradars klar. Rundfunksender strahlen ihre Funkwellen gleichmäßig nach allen Seiten aus. Radargeräte dagegen schicken lediglich einen scharf gebündelten Strahl — eine sogenannte Radarkeule — über die Straße, der vorher nicht geortet werden kann. Grundsätzlich wird in der Bundesrepublik der abfließende Verkehr gemessen, das Radargerät befindet sich dabei stets auf der rechten Straßenseite.



Die Radar-Warngeräte Snooper (links) und Radar Sentry versagten bei den Versuchen: Der Fahrer wurde erst im Radarstrahl alarmiert (siehe Skizze) — Bremsmanöver hatten auf die Messungen keinen Einfluß.

baute Multanova-Radargerät bereitgestellt. Die Produkte der eidgenössischen Firma Multanova achten unter anderem auch am Elzer Berg (Autobahn Köln — Frankfurt) vollautomatisch auf korrekte Fahrweise innerhalb der dortigen 100 km/h-Zone.

Der Radarstrahl machte, wie nicht anders erwartet, den beiden Warnern zu schaffen. Sie scheiterten bei den mit verschiedenen Geschwindigkeiten absolvierten Fahrversuchen und piepsten regelmäßig erst dann, wenn das Auto den Radarstrahl bereits passierte. Vollbremsungen erwiesen sich durchweg als völlig nutzlos: Obwohl der Fahrer auf die akustischen Signale der Ge-

Dennoch berichten gelegentlich amerikanische Snooper-Besitzer von durchaus positiven Erfahrungen. Der Grund: Amerikanische Polizisten messen häufig den entgegenkommenden Verkehr, wobei der Radarstrahl in flachem Winkel auf die Straße fällt. Dadurch können die im Warngerät installierten Empfänger etwas früher orten und Alarm geben.

Dies verschweigen natürlich die Hersteller und Vertriebsfirmen den deutschen Kunden. Verschwiegen wird auch, daß der Einbau jener Geräte verboten ist. Nach dem Gesetz über Fernmeldeanlagen aus dem Jahre 1928 erfordern Geräte dieser Machart eine Betriebserlaubnis der Post. Diese jedoch wird — so die Oberpostdirektion Stuttgart — grundsätzlich verweigert. Die möglichen Strafen: Entzug des Geräts und eine deftige Geldbuße.





An alle, deren Motor mehr Kilometer machen soll:

Länger fahren.

Mit dem vollsynthetischen Schmierstoff Mobil SHC fahren Sie Ihren Motor länger, weil Sie einen 50% dickeren Schmierfilm haben. Mit besserer Trennung zwischen den gleitenden Teilen. Und folglich mehr Schonung für die gleitenden Teile.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC Temperaturen verträgt, die ein Mineralöl in die Knie zwingen würden. Und damit den Motor meistens auch.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC ohne Zusätze auskommt, die die Viskosität stabilisieren. Denn was es nicht gibt, kann weder verbrennen noch Rückstände in den Kanälen bilden. Darum haben Sie immer gesunde Verbrennung und gesunde Leistung. Und vor allem einen gesunden Motor.



Und Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC bei Kaltstarts augenblicklich schmiert. Und der Motor darum nicht verschleißt. Das alles gibt Ihnen die Sicherheit, daß Sie mit Mobil SHC auch dann noch problemlos fahren und fahren und fahren, während andere schon zählen und zählen und zählen.

Zur freiwilligen Selbstkontrolle:

Die Mobil SHC-Check-Points auf Ihrem Ölwechselanhänger. Sammeln und ins Fahrzeug-Scheckheft kleben. Das spart viel Geld, solange Sie Ihren Wagen fahren. Und viele Worte, wenn Sie ihn mal verkaufen.

Sie erhalten Mobil SHC bei Kfz-Werkstätten und an ARAL-Tankstellen.

Mobil SHC
Härter als Sie je fahren werden.

Rostige Zeiten

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Renault 4.



Auf dem Gebrauchtwagenmarkt gibt es derzeit eindeutige Favoriten: Bedingt durch die stark gestiegenen Unterhaltskosten sind besonders wirtschaftliche Autos gefragt.

Kein Wunder, daß solche Exemplare – wenn sie auch noch gut gepflegt sind – zu teilweise stattlichen Preisen gehandelt werden. Das gilt auch für den Renault 4: Selbst für fünf Jahre alte Modelle verlangen – und bekommen – Gebrauchtwagenhändler bis zu 2000 Mark. Der durchschnittliche Verkaufspreis für Renault 4 des Baujahrs 1973 liegt bei 3500 Mark, 74er Modelle werden mit etwa 4500 Mark gehandelt.

Allerdings ist meist intensive Suche notwendig, wenn ein solcher noch relativ junger R 4 erstanden werden soll, denn die Nachfrage übersteigt das spärliche Angebot ganz erheblich.

Besonders schwierig wird es für den Käufer, wenn er auf einwandfreien Zustand Wert legt. Da die meisten R 4 von

Leuten mit einem ausgeprägten Hang zur Sparsamkeit gefahren werden, sehen sie nur in Ausnahmefällen eine Garage von innen. Zudem wird die Pflege fast durchweg auf das Allernötigste beschränkt – besonders bei Studenten, die im Kreis der R 4-Fahrer überdurchschnittlich stark vertreten sind.

Selbst an den Reparaturen wird oft gespart: Kleinere Mängel lassen viele R 4-Eigner gar nicht reparieren – sie suchen erst dann eine Werkstatt auf, wenn ein ernsthafter Schaden auftritt.

Häufig: Rostschäden

Vor allem auf die mangelnde Pflege ist es zurückzuführen, daß gebrauchte R 4 oft sehr stark vom Rost befallen sind, und ein weiterer Grund dafür ist, daß die Lackierung des französischen Sparmobils schon von Haus aus nicht gerade den höchsten Qualitätsstandard aufweist.

Kritische Stellen, an denen sich der Rost bevorzugt niederläßt, sind die Nähte zwischen Kotflügeln und übriger Karosserie, die Türkanten sowie das zwischen den vorderen Kotflügeln und dem Türholm eingesetzte Dreiecksblech.

Besonders tragisch sind Roststellen an diesen Punkten jedoch nicht, da es sich nicht um tragende Teile handelt. Überdies ist die Reparatur recht preiswert, weil die meisten Karosseriebleche beim R 4 nicht verschweißt, sondern angeschraubt sind und dementsprechend schnell ausgewechselt werden können.

Kritischer ist es, wenn beispielsweise die Längsholme vor den Hinterrädern durchgerostet sind, was bei älteren R 4 sehr häufig vorkommt. Der TÜV erteilt solchen Autos nicht mehr seinen Segen, eine wirtschaftliche Reparaturmöglichkeit gibt es nicht.

Ähnlich steht es mit dem Bodenblech, das aus drei Teilen besteht. Es ist bei fast allen R 4, die fünf Jahre und älter sind, teilweise durchgerostet. Sollte, was jedoch selten vorkommt, nur eine der drei Bodenplatten durchgenagt sein, kann sich eine Reparatur noch lohnen; haben sich die Korrosionerscheinungen aber schon über den ganzen Wagenboden verbreitet, handelt es sich in den meisten Fällen um einen Totalschaden, denn die Reparaturkosten übersteigen mit etwa 800 Mark fast immer den Zeitwert des Autos.

In diesem Zusammenhang sollte der Käufer besonders darauf achten, ob das Bodenblech schon einmal repariert wurde, denn manchmal erledigen sparsame R 4-Besitzer diese Arbeit selbst, wobei sie selten sachgerecht verfahren. Verdächtig ist in jedem Fall noch neu aussehender Unterbodenschutz: Er verdeckt oft Schweißstellen, die jedem TÜV-Prüfer die Haare zu Berge stehen lassen würden.

Eindeutig im Vorteil – was den Rostfraß angeht – sind übrigens Autos, die ab Frühjahr 1972 gebaut wurden: Zu diesem Zeitpunkt versah Renault alle für die Bundesrepublik bestimmten R 4 serienmäßig mit Unterbodenschutz auf



FOTO: THOMA

Beliebt bei Gebrauchtwagenkäufern: Renault 4



Vertrauen in die eigene Leistung setzen. Ein Johnson hilft dabei.

Jeder Außenborder von 40 bis 70 PS kann Wasserskiläufer ziehen. Doch bereits der Johnson 50 vermittelt selbst Wasserskikönnern eine Sicherheit, Figuren zu laufen, die sie sich bisher nicht zugetraut hätten. Auch nicht mit einem stärkeren Motor. Dieses zusätzliche Zutrauen kommt aus einer zusätzlichen Kraft durch die Umkehrspülung, d. h. exakt abgestimmte Ein- und Auslaßschlitze, die das Frischgas im Schleifenstrom durch den Brennraum führen und dabei die verbrannten Gase vollständig ausspülen. Und das Auspuff-Tuning durch akustisch abgestimmte Auspuffkammern, in denen die Schallenergie zur Minderung der Spülverluste und einer besseren Zylinderfüllung genutzt wird. Das erhöht die Zylinderleistung und verringert den Verbrauch.

Weitere Sicherheit bietet die freie Sicht über den niedrigen Motor.

Seine Flachbauweise erlaubt nicht nur besseres Sehen, sondern auch exakteres und schnelleres Wenden. Beides kommt dem Skiläufer und dem Fahrer zugute.

Das Wasserskilaufen wird noch angenehmer, weil der Motor dank seiner thermostatisch gesteuerten Zweifach-Wasserkühlung ruhiger und wirtschaftlicher arbeitet. Doppelvergaser sorgen für höchste Beschleunigung und ruhigen Leerlauf. Alles das macht Sie sicherer. Gerade dann, wenn Sie nicht allzuviel Zutrauen in Ihr fahrerisches Können haben.

Natürlich ist der 50 PS — wie jeder Johnson — gründlich getestet und gegen Korrosion geschützt. Mit ihm kann man getrost seine Wasserskikünste ausüben. Für sehr, sehr lange Zeit. In vollem Vertrauen in Johnson.



2 PS—135 PS

Johnson
Sie können sich darauf verlassen.
Weltweit.

Im 3. Jahrzehnt
importiert und betreut
von

Ernst O. Hesse
4006 Erkrath
Otto-Hahn-Straße 2
Telefon (02 11) 25 09-1

Vollautomatisch



KONICA



Die KONICA AUTOREFLEX T 3
belichtet vollautomatisch
bei vorgewählter Verschlusszeit,
damit Ihre Bilder
immer scharf werden.
Das Kontrollzentrum im Sucher
informiert Sie
über alle Aufnahmedaten.
Die CdS-Belichtungssteuerung,
mit variabler Winkelmessung,
finden Sie nur bei dieser Camera.
Das vollkommene
KONICA-Autoreflex-System
bietet Wechselobjektive
von 15–1000 mm.
Zoom- und Macro-Objektive,
Zubehör für alle Aufnahmewecke.
Als Modell A 3
auch in vereinfachter Ausführung.
KONICA AUTOREFLEX T 3,
die neueste
Spiegelreflex-Systemcamera
aus dem ältesten
japanischen Camera-Werk
KONISHIROKU PHOTO IND.
Jetzt bei Ihrem Foto-Fachhändler
Prospekte und den »Konicaer-
halten Sie von uns.



CARL BRAUN CAMERAWERK

85 Nürnberg, Muggenhofer Straße 122 Abt. L

Alleinvertrieb, Garantie und Service BRD und W-Berlin

Gebrauchtwagen- beratung R 4

PVC- oder Bitumenbasis so-
wie mit Hohlraumversiege-
lung und beseitigte damit das
Rostproblem weitgehend.
Auch die Lackierung wurde
ab Baujahr 1972 verbessert.

Typisch: verschlissene Antriebswellen

Als der R 4 auf der IAA 1961
vorgestellt wurde, besaß er
jenes 21 PS starke 747-ccm-
Triebwerk, das schon ab
1947 dem Renault 4 CV als
Antriebsquelle gedient hatte.
So alte Exemplare sind heu-
te fast ganz ausgestorben,
doch gibt es noch zahlreiche
R 4, die den ab Oktober 1962
verwendeten, von der Dau-
phine übernommenen 845-
ccm-Motor mit 26 PS besit-
zen. Dieser Langhuber gilt
als besonders robust: Lauf-
zeiten von deutlich über
100 000 Kilometer ohne
ernsthafte Schäden gehören
fast zur Regel.

Nicht weniger ausdauernd
ist freilich auch das 34-PS-
Aggregat, das seit August
1971 den R 4 beflügelt. Ein-
ziger schwacher Punkt ist
lediglich — wie auch beim
26-PS-Motor — der nach
längerer Laufzeit auftretende
Ölverlust, der aber selten
bedenkliche Formen an-
nimmt. Immerhin: Wenn der
Verkäufer einen frischge-
waschenen Motor vorzeigt,
ist Vorsicht am Platz.

Was dem Motor des R 4
recht ist, ist seinem Getriebe
billig: Auch es verliert bei
älteren Autos oft Öl.

Ziemlich häufig sind eben-
falls verschlissene Synchron-
ringe — besonders beim
ersten und zweiten Gang.
Das liegt einmal daran, daß
die Synchronisation des R 4-
Getriebes nicht sehr wider-
standsfähig ist, zum anderen

verführt die leichtgängige
Krückstockschaltung zum
schnellen Durchreißen des
Schalthebels, was den Syn-
chronringen auf die Dauer
nicht gut bekommt.

Für den Kaufaspiranten ist
es einfach, fortgeschrittenem
Verschleiß auf die Spur zu
kommen: Wenn beim schnel-
len Schalten bei hoher Mo-
tordrehzahl die Zahnräder
krachende Geräusche von
sich geben, muß das Getrie-
be repariert werden.

Zu den typischen R 4-
Schwächen zählt weiterhin
die Auspuffanlage, die oft
schon nach 10 000 Kilome-
tern völlig durchgerostet ist
und ersetzt werden muß.

Überdurchschnittlich ver-
schleißfreudig sind bei älte-
ren Jahrgängen auch die
Gelenke der vorderen An-
triebswellen, die teilweise
schon nach knapp 40 000
Kilometern ausgeschlagen
sind. 1970 verbesserte Re-
nault die Abdichtung der
äußeren Gelenke, um das
Eindringen von verschleiß-
fördernden Schmutzpartikeln
zu verhindern. Der Lebens-
dauer der Antriebswellen
abträglich ist außerdem
scharfes Beschleunigen bei
voll eingeschlagenen Rä-
dern.

Ob die Antriebswellen bei
dem ins Auge gefaßten Ob-
jekt schon kurz vor dem Exi-
tus stehen, kann leicht nach-
geprüft werden: Ist beim
Fahren eines engen Kreis-
bogens ein Knacken zu hö-
ren oder ein Rucken in der
Lenkung spürbar, müssen
die Wellen ausgetauscht
werden. Diese Reparatur ko-
stet rund 400 Mark, doch
kann — zumindest bei nicht
allzu betagten Autos — mit
großzügiger Kulanz gerech-
net werden, denn diese
Schwachstelle am R 4 ist Re-
nault natürlich bekannt.

G. L.

Nächste Folge: BMW 2002

HONDA CB 400

Four-in-one.

NEU

Das Motorrad der neuen Generation.

Handlich, spritzig, sicher

Kostenlose
erste Inspektion
für alle
Honda-Motorräder

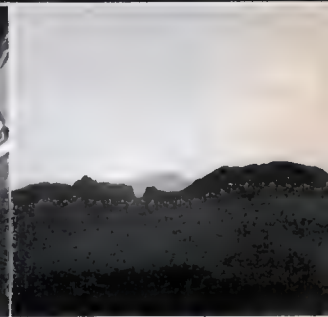
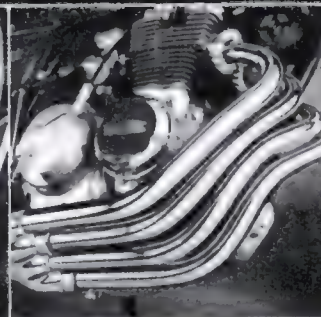
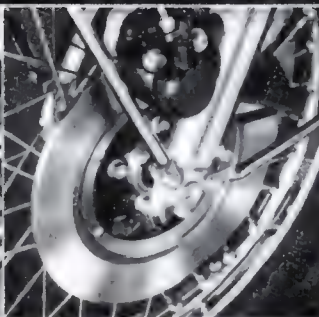
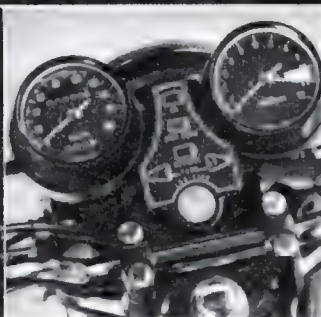
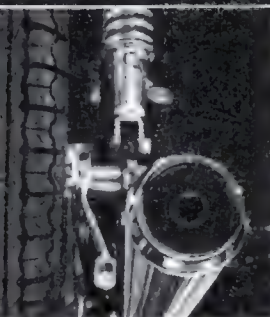
Faszinierendes Styling

4 Zylinder 4-Takt-Motor.
408 ccm. 37 DIN/PS.
6-Gang-Getriebe.
Fußschaltung. 165 km/h.
Elektrischer Anlasser.

Ölgedämpfte Teleskopgabel,
hydraulische Scheibenbremse

Individuelles Styling für
individuelle Fahrer.

Leichter, kraftvoller Sound



Mit diesem Motorrad gelang es der weltweiten Honda-Forschung, die berühmte 4-Zylinder-Technik ihrer Maschinen weiter zu vervollkommen. Eine Technik, die nicht gegen, sondern für menschenwürdigere Lebens-

bedingungen konzipiert worden ist. Kurz „Four in one – vier Rohre in einem“. Die neue sportliche Formel für Styling, Kraft, Laufruhe und Umweltfreundlichkeit.

Ausgewogene Technik: HONDA

Für weitere Informationen schreiben Sie bitte an: European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach, Sprendlinger Landstr. 166
Schweiz: Honda (Suisse) SA 69 Route de L'aire 1227 Genève

Kriech-Erklärung

Richtiges Verhalten im Stau verhindert Schäden am Auto.

Zähes Schrittfahren im Verkehrsstau kostet nicht nur Nerven und löst Aggressionen aus, es fordert auch technische Opfer – vorzugsweise Motoren und Kupplungen.

„Da wird oft kilometerweit mit schleifender Kupplung gefahren“, beschreibt ein ADAC-Pannenhelfer die verschleißfördernde Fahrweise vieler Autofahrer,



die den dichten Kolonnenverkehr nicht gewohnt sind. Daß sich gerade zu Ostern, Pfingsten und vor allem auch während der sommerlichen Hauptreisezeit Kupplungs- und Motorschäden häufen, hat verschiedene Gründe: erheblich überladene Urlauberautos, das Fahren mit schweren Wohnanhängern und besonders zahlreiche ungeübte Fahrer. ▷



FOTO: WEITMANN

Mit Ihrem Auto auf Herakles Spuren.

GRIECHENLAND

Autofähre von Italien (Ancona/Brindisi) nach Korfu, zu den Ionischen Inseln und Patras.

Von Igoumenitsa auf der E 19 zum Kanal von Korinth.

Folgen Sie mit Ihrem Auto den unvergeßlichen Taten des Herakles an den Küsten des Ägäischen Meeres. Das ist Urlaub abseits vom üblichen Tourismus. Anhalten, wann Sie wollen und wo Sie wollen. Und Sie haben mehr von Ihrer Reisekasse. Denn mit Gutscheinen, die alle Auto-Touristen erhalten, fallen für Sie die Benzinspreise an Griechenlands Tankstellen um volle 40 Prozent!

Vieles wird für Sie ungewöhnlich und faszinierend sein. Aber wie gewohnt werden Sie festen Asphalt und gut ausgebaute Straßen unter Ihren Rädern haben.

Autofähre von Thessaloniki zu den Nordägäischen Inseln bis Rhodos.

Autobahn E 92 von Thessaloniki über Volos nach Athen.

Autofähre von Piräus zu den Ägäischen Inseln Rhodos und Kreta. Von Athen auf der Autobahn E 92 und E 19 zum Kanal von Korinth und auf den Peloponnes.

Idealer Ausgangspunkt für Pkw-Ausflüge auf den Peloponnes.

Autofähre nach Athen und von Rhodos nach Kos, Samos, Hios, Lesbos, Limnos und Kavala.

Autofähre nach Athen, den Ägäischen Inseln und Thessaloniki.

Informieren Sie sich in Ihrem Reisebüro über Benzin-Gutscheine. Es lohnt sich für Sie, denn für 1 Liter Superbenzin zahlen Sie dann nur 10 Drs, also ca. 79 Pfennig. Und 1 Liter Normalbenzin kostet Sie dann nur noch 8 Drs, das sind rund 63 Pfennig.

Spezialservice für Auto-Touristen:
BENZIN-GUTSCHEINE
für preiswerteres Tanken

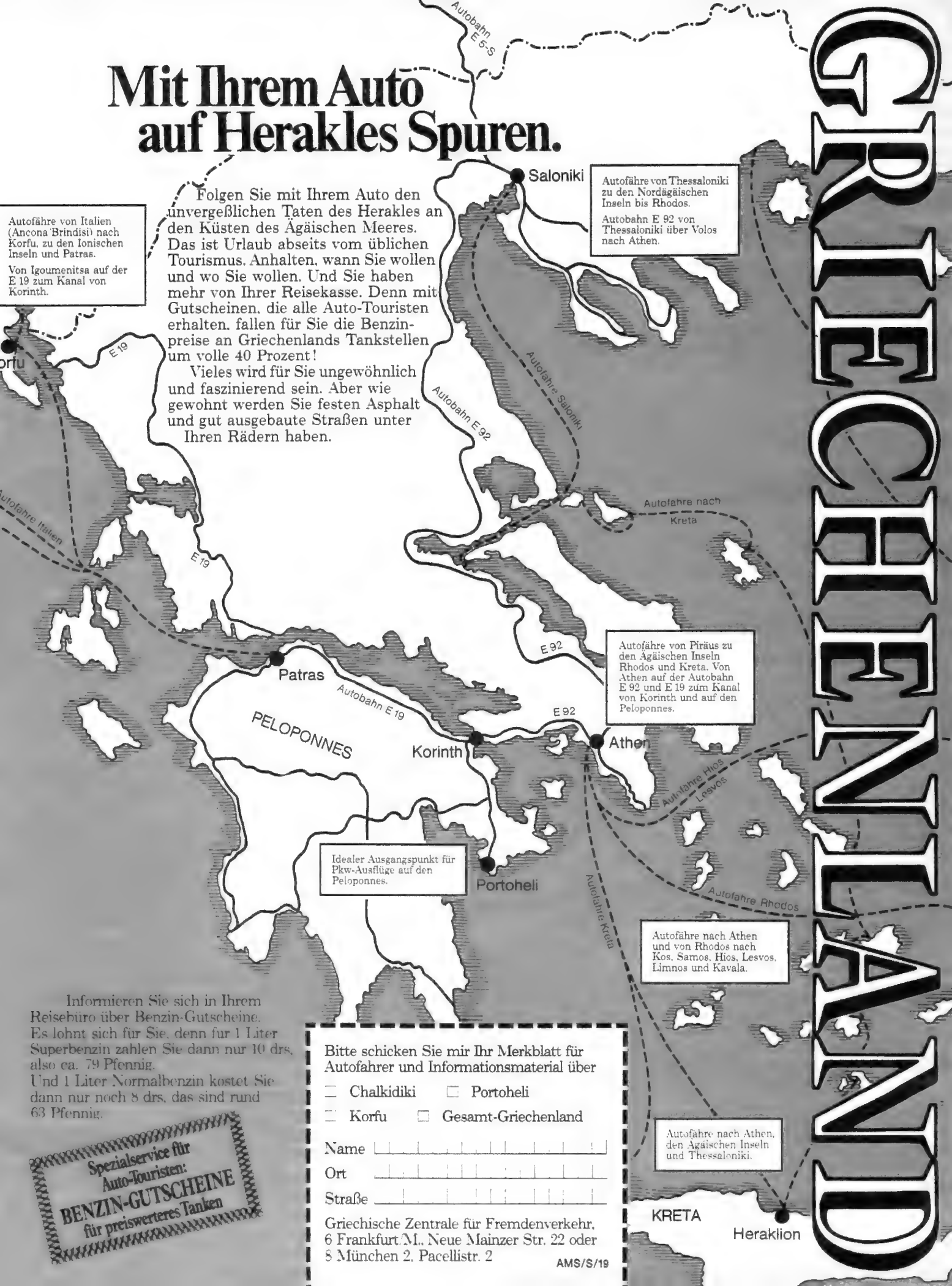
Bitte schicken Sie mir Ihr Merkblatt für Autofahrer und Informationsmaterial über

- ☐ Chalkidiki ☐ Portoheli
☐ Korfu ☐ Gesamt-Griechenland

Name _____
Ort _____
Straße _____

Griechische Zentrale für Fremdenverkehr,
6 Frankfurt/M., Neue Mainzer Str. 22 oder
8 München 2, Pacellistr. 2

AMS/S/19



Fahren im Stau

Im Stau ist zu beachten:

- Kupplung nicht unnötig schleifen lassen. Wagen mit niedrigen Drehzahlen vorwärtsbewegen (oft genügt die Leerlaufdrehzahl).
- Automatisches Getriebe auf niedrigsten Wahlbereich stellen, um unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden.
- Automatik bei längerem Stillstand auf Leerlauf stellen (Öl im Drehmomentwandler wird sonst zu heiß).

Neben Kupplungsdefekten können vor allem in der warmen Jahreszeit kostspielige Schäden am Motor auftreten.

Viele Autofahrer schalten, am Ende des Staus angelangt, sofort den Motor ab. Diese Praktik kommt manchmal teuer zu stehen, denn der plötzliche Wegfall des kühlen Fahrtwindes kann zu einem Hitzestau führen. Die Folgen:

- Kühlwasser beginnt zu kochen.
- Dampfblasen im Benzinleitungssystem (Motor springt schlecht an).

Um die Kühlung aufrechtzuerhalten und um Schäden am Triebwerk zu vermeiden, sollte der Motor noch rund fünf Minuten im Leerlauf arbeiten.

Überhitzungserscheinungen, die in krassen Fällen den totalen Ausfall des Motors zur Folge haben, sind bei längerem Fahren im Schrittempo und bei hohen Außentemperaturen möglich. Besonders bei älteren Wagen mit verkalktem Kühlsystem wandert die Nadel des Temperaturanzeigers rasch in den roten Bereich. Dagegen hilft in vielen Fällen ein alter Rallyefahrer-Trick: Heizung und Gebläse voll einschalten. Dadurch wird dem überhitzten Kühlwasser Wärme entzogen.

Wer der Überhitzung zusätzlich vorbeugen will, sollte bei Beginn der warmen Jahreszeit den Thermostaten wechseln. Die Automobilfirmen installieren meist einen sogenannten Winter-Thermostaten, der die Heizleistung verbessert. Ein nachträglich eingebauter Sommer-Thermostat öffnet den Wasserkreislauf zum Kühler jedoch schon früher – die Temperatur bleibt dadurch niedriger.

Aus Furcht vor schlechter Benzinqualität im Ausland lassen die Besitzer von Autos mit hochverdichteten Motoren häufig die Zündung etwas später einstellen. Zwar wird dann der mindere Sprit besser verdaut, doch leistet der

Eingriff manchmal raschem Temperaturanstieg Vorschub. In diesem Fall ist es besser, mit normaler Zündungseinstellung weiterzufahren und auf Vollgas zu verzichten.

Mitten im Stau sterben überhitzte Motoren bisweilen plötzlich ab und springen nicht mehr an. Die Ursache: Dampfblasen im Benzinleitungssystem. Die Gegenmaßnahmen:

- Motor abkühlen lassen.
- Vollgasstellung beim Anlassen, nicht mit dem Gaspedal pumpen (Gemisch wird sonst zu fett).

Nach der Überhitzung des Motors muß unbedingt der Kühlwasservorrat kontrolliert und gegebenenfalls ergänzt werden. Zu beachten ist:

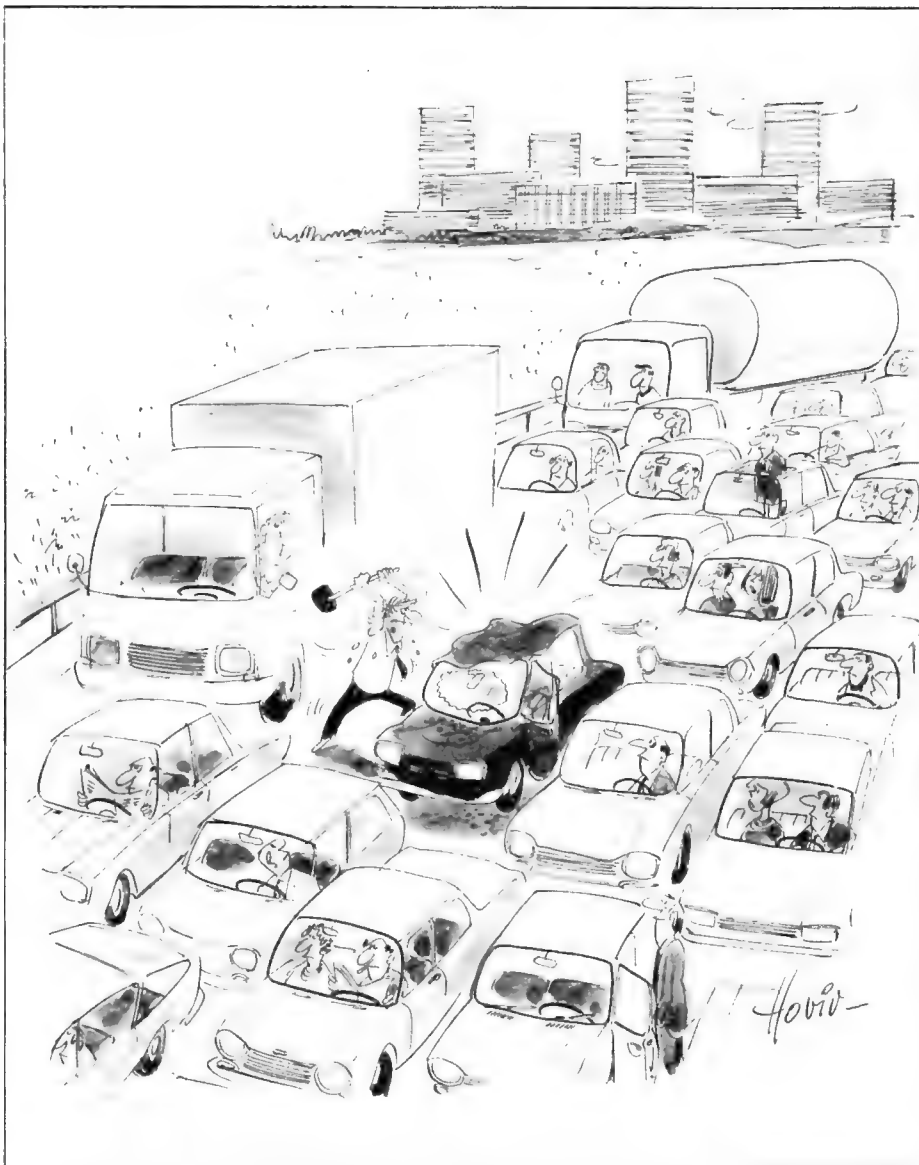
- Wasser bei laufendem und abgekühltem Motor (Leerlauf) einfüllen.
- Ist kein frisches Wasser zur Hand, tut es auch der Inhalt des Scheibenwaschbehälters.

Neben der richtigen Behandlung des Autos ist auch verkehrsgerechtes Verhalten beim Fahren in der Kolonne wichtig. Dazu gehört vor allem:

- Spurgasse für Polizei und Krankenwagen freihalten. Jeweils scharf rechts und links halten und fahren. Vorhandene Standspur nicht blockieren.
- Durch Antippen der Bremse in Intervallen nachfolgende Fahrer vor dem Hindernis warnen. Das Einschalten der Warnblinkleuchten ist dabei nicht notwendig.

Vor Auffahrunfällen schützt gebührender Abstand zum Vordermann. Wer am Ende der Schlange zum Stehen kommt, dabei ausreichend Abstand zum nächsten Auto hält und den nachfolgenden Verkehr im Rückspiegel beobachtet, kann sich dann in der Regel durch rasches Anfahren und volles Beschleunigen von einem zu spät bremsenden Hintermann retten.

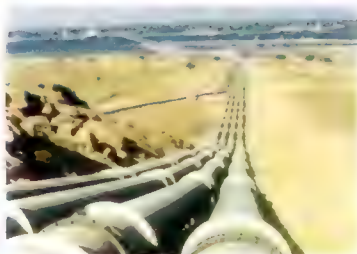
U. B.



1 Liter Benzin fährt 21000 Kilometer.



Von der Bohrstelle ...



... zur Küste.



Mit Supertankern ...



... nach Europa.



Durch Pipelines zu Raffinerien.



Aus der Raffinerie ins Lager.



Weiter mit Tankwagen ...



... zur Tankstelle.



„Gute Fahrt!“

Bevor Sie 10 Kilometer damit fahren können.

Benzin wird aus Rohöl gewonnen. In unseren Raffinerien. Und das meiste Rohöl kommt von weit, weit her. Aus Afrika, aus Amerika und fast die Hälfte unseres Bedarfs aus den Ländern im Nahen Osten. Doch dieser „nahe“ Osten ist für unsere Tanker gar nicht so nah.

21.000 Kilometer weit ist der Weg. Ein langer Törn über zwei Ozeane. Rund um Afrika, ums Kap der guten Hoffnung. Wenn die Tanker dann an unseren Küsten ihre Ankunft signalisieren, fängt ein Großteil unserer Arbeit erst an. Vom Hafen durch Pipelines zu den Raffinerien. Verarbeitung, Veredlung.

Von dort mit Binnenschiffen oder auf der Schiene mit Kesselwagen zu den Lagern. Und schließlich mit Tanklastwagen bis zu Ihrer Tankstelle.

Bevor Sie „einmal volltanken“ sagen können, mußte ein gewaltiges Transport- und Verteilernetz aufgebaut, mußten Milliardenbeträge

investiert werden. Doch ständig müssen wir weiter daran arbeiten. Es flexibler machen. Noch bestehende Lücken schließen. Modernisieren und rationalisieren, um Transport und Verarbeitung noch wirtschaftlicher durchführen zu können.

Energie wird immer wertvoller. Sie zu beschaffen und zu transportieren wird immer schwieriger und kostspieliger.

Doch Sie sollen auch in Zukunft ganz selbstverständlich volltanken können. So oft Sie wollen, so kostengünstig wie möglich.

Diese Zukunft zu bewältigen – die Versorgung mit Kraftstoff zu gewährleisten – dafür sind wir da.

Viel Arbeit liegt noch vor uns. Mut, Entschlossenheit und eine Menge Geld sind erforderlich, um die Benzinversorgung auch in Zukunft sichern zu können.



Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A. G. · Information 10
2 Hamburg 65 · Postfach 680 120

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



Mehr-Wert

Rechtsschutzversicherungen: höhere Prämien, verbesserte Leistungen.

Leistungsverbesserungen und Prämienhöhungen haben die im wesentlichen mit einem einheitlichen Verkaufsangebot arbeitenden bundesdeutschen Rechtsschutzversicherungen durchgeführt. Zu Jahresbeginn wurden die „Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutz-Versicherung“ (ARB) in einigen Punkten erweitert. Ein Vierteljahr später modifizierten die Gesellschaften auch die Tarife und hoben die Jahresprämien um durchschnittlich 15 Prozent an.

Künftig übernehmen die Rechtsschutzversicherungen die Kosten des sogenannten Korrespondenzanwaltes. Muß ein Versicherungsnehmer beispielsweise im Inland vor einem Gericht außerhalb des Kammerbezirks seines Wohnsitzes einen Zivilprozeß führen und benötigt dafür einen zusätzlichen Anwalt, dann trägt die Versicherung neuerdings auch die Kosten für diesen zweiten Verteidiger.

Über den bisherigen Leistungsumfang hinaus zahlen die Rechtsschutzversicherer seit diesem Jahr außerdem

- Schiedsgerichtskosten,
- Kosten für Privatgutachten von technischen Sachverständigen,
- Kautionen, die der Versicherungsnehmer im Hinblick auf ein bevorstehendes Strafverfahren außerhalb der Bundesrepublik Deutschland leisten muß. In manchen Reiseländern wie Spanien oder einigen Ostblock-Staaten sind derartige Kautionsleistungen durchaus üblich.

Neu in die ARB aufgenommen wurde weiterhin, daß die unverheirateten über 18 Jahre und damit volljährigen Kinder des Versicherungsnehmers in den Versicherungsschutz einbezogen sind. Solange sich diese Kinder noch in Schul- oder unmittelbar anschließender Berufsausbildung befinden und das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, sind sie mitversichert.

Große Auswahl

Der Markt der Rechtsschutz-Versicherer ist nicht nur in den Vertragsbestimmungen ziemlich einheitlich. Auch

die Prämien sind weitgehend gleich. Wählen kann der Kunde seit wenigen Jahren allerdings unter mehr Gesellschaften, denn zu den früheren drei reinen Rechtsschützern ARAG, D.A.S. und Roland, die bis Ende der sechziger Jahre praktisch unter sich waren und ca. 90 Prozent des Marktes abdeckten, kamen in den letzten Jahren verschiedene Sprößlinge etablierter Assektureure hinzu. Mit dem Ansteigen des Bewußtseins der Bundesbür-

ger, sich gegen alle Eventualitäten abzusichern, nahm auch das rein zahlenmäßige Angebot zu und Versicherer wie Albingia, Allianz oder Gerling entdeckten den Rechtsschutz-Markt.

„Viele große Versicherer haben sich in den letzten Jahren ein solches Bein zugelegt“, meint Peter Porstendorfer von der Iduna, die an der seit 1. Januar neu auf den Markt gekommenen Düsseldorfer Allrecht ebenso wie die

Tarife der Rechtsschutz-Versicherungen (Deckungssumme DM 50 000,—)			
Versicherer/ Versicherungsart (Jahresprämie)	Verkehrs- oder Fahrzeug-Voll- Rechtsschutz	Familien- u. Verkehrs-Voll- Rechtsschutz ¹⁾	Fahrer-Rechts- schutz für Einzelpersonen
Albingia Rechtsschutz, 2 Hamburg 1, Balindamm 39	98,—	170,— ²⁾	86,—
Allianz Rechtsschutz, 8 München 22, Königinstr. 28	98,—	170,— ²⁾	86,—
Allrecht Rechtsschutz, 4 Düsseldorf 1, Heinrichstr. 155	98,—	170,— ²⁾	86,—
ARAG, 4 Düsseldorf-Nord, Brehmstr. 110	98,—	170,— ²⁾	86,—
D.A.S., 8 München 22, Prinzregentenstr. 14	98,—	170,— ²⁾	86,—
DEURAG, 62 Wiesbaden, Abraham-Lincoln-Str. 3	98,—	178,— ²⁾	86,—
Gerling Rechtsschutz, 5 Köln 1, Hildeboldplatz	85,—	138,—	48,—
Neue Rechtsschutz, 68 Mannheim 1, Augusta Anlage	85,—	138,—	48,—
Rechtsschutz-Union, 8 München, Sonnenstr. 33	98,—	170,— ²⁾	86,—
Roland Rechtsschutz, 5 Köln, Siegburger Str. 237	98,—	170,— ²⁾	86,—
ÖRAG Rechtsschutz, 4 Düsseldorf, Füllenbachstr. 6	98,—	170,— ²⁾	86,—
Volksfürsorge Rechtsschutz, 2 Hamburg 1, Steinstr. 27	84,— ³⁾	138,— ³⁾	50,—

¹⁾ Mit allgemeinem Vortragsrechtsschutz. ²⁾ Die gleiche Versicherung ohne allgemeinen Vertragsrechtsschutz ist DM 28,— billiger. Bei eingeschlossenem Grundstücks- und Mietrechtsschutz erhöht sich die Prämie um 28,— Mark. ³⁾ Bei fünfjähriger Vertragsdauer, die Einjahresprämie ist 10 Prozent teurer. Stand der Tabelle: 15. April 1975.

ARAG zu mehr als einem Viertel beteiligt ist.

Teurer Fahrer-Rechtsschutz

Am kräftigsten verteuerten die Versicherer den Fahrer-Rechtsschutz für Einzelpersonen. Die Prämien wurden bei dieser Versicherung, die insbesondere für jene Autofahrer interessant ist, die häufig aus beruflichen Gründen verschiedene Autos fahren von 48 Mark auf 86 Mark angehoben. Als Begründung führen die Versicherer an, daß solcherart versicherte Autofahrer in der Regel vier- bis fünfmal höhere Kilometerleistungen als der durchschnittliche Fahrer erreichen, und daß somit auch das Risiko höher ist.

Die drastische Teuerung beim Fahrer-Rechtsschutz hat eine andere Versicherungsspezies aufgewertet. Nach der jüngsten Erhöhung beträgt die Prämie beim Verkehrs-Vollrechtsschutz in der Regel 98 Mark (früher 85 Mark) und liegt damit nur noch 12 Mark über dem weniger bietenden Fahrer-Rechtsschutz. Mitglieder von Automobilklubs zahlen 83 Mark. Vorteil der Voll-Versicherung: Neben den fremden, nicht auf den Versicherungsnehmer zugelassenen Autos, sind auch die eigenen Wagen inbegriffen.

32 Mark teurer wurde der Familien- und Verkehrs-Voll-Rechtsschutz, der in verschiedenen Bereichen wie Straßenverkehr, Beruf, Privatleben und bei einem Aufgeld von 28 Mark auf die Jahresprämie von 170 Mark auch bei Grundstücks- und Mietstreitigkeiten schützt.

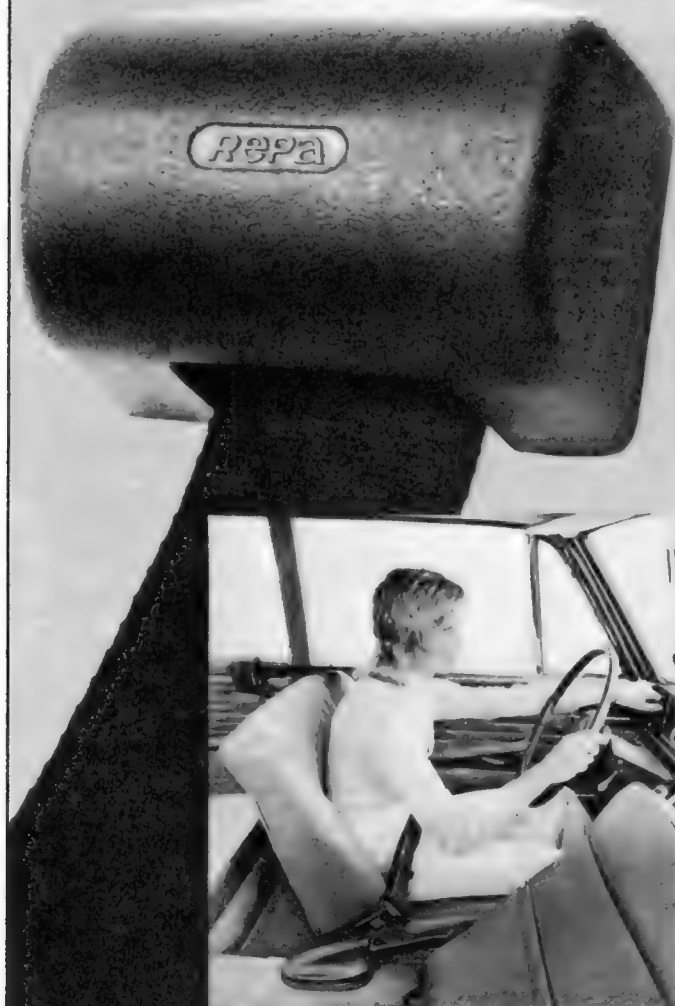
Klaus Wießmann



**REVAL. Ohne Filter.
Im Großformat.
Naturrein im Tabak.**



REPA minimatic bringt Automatik-Komfort in jedes Auto



REPA, der größte Automatikgurt-Hersteller entwickelte die kleinste Gurtautomatik! Nie war Sicherheit bequemer! Nun sind Handbremse, Radio oder Handschuhfach nicht mehr unerreichbar, nur weil sich aus Platz- und Konstruktionsgründen keine Automatikgurte einbauen lassen.

REPA minimatic 3-Punkt-Automatikgurte bieten Ihnen mehr Bewegungsfreiheit, mehr Sicherheit!

REPA gibt's bei Ihrem Autozubehörhändler – oder schreiben Sie uns!

REPA Feinstanzwerk, 7071 Alldorf, Tel. 071 72-12-1

Leser über ihre

VW Scirocco TS, Volvo 145 L, Honda Civic, Renault 5 TL, Opel GT/J, Sunbeam 1250, Fiat 127.

VW Scirocco TS

Baujahr 1974

An meinem Scirocco TS trat bereits kurz nach dem Kauf ein starkes Rucken beim Beschleunigen auf. Dieser Mangel konnte erst nach acht Werkstattbesuchen durch eine Änderung am Vergaser abgestellt werden. Danach stieg der Verbrauch allerdings um ca. 15 Prozent. Der Auspuff riß zweimal und mußte geschweißt werden. Daraufhin wurde eine



VW Scirocco TS

neue Anlage eingebaut. Seit dieser Zeit vibriert der Auspuff so stark, daß man von ruhiger Fahrt nicht mehr sprechen kann.

Lackschäden wurden offensichtlich im Werk überspritzt, die Deckschicht blättert jedoch bereits ab. Die Sitze quietschen, und außerdem treten etliche andere Geräusche auf, deren Ursache nicht auszumachen ist. Mit Ausnahme des Ruckens beim Anfahren war die VW-Organisation nicht in der Lage, die Mängel zu beseitigen.

Michael Emmerling,
Meßstetten

Volvo 145 L

Baujahr 1974

Nach 18 000 km bin ich von dem Auto enttäuscht: Von 115 PS und entsprechender Leistung ist nichts zu merken. Die nach einer Laufzeit von 10 000 Kilometern mühsam erreichbare Endgeschwindigkeit von 150 km/h ist inzwischen in den Bereich von 100 bis 120 km/h

abgesunken. Dafür beträgt der Ölverbrauch zwischen einem halben und einem Liter auf 800 km. Die Tankentlüftung funktioniert nicht, die Lenkung klappert, von der Hinterachse kommen Poltergeräusche und das Differential heult in be-



Volvo 145 L

stimmten Bereichen. Ferner wurde die bereits einmal gebrochene Auspuffbefestigung durch angeblich besseres Material ersetzt, doch ist die neue Befestigung inzwischen völlig verschwunden.

Hermann Lenz,
Lohr

Honda Civic

Baujahr 1974

Vor ungefähr einem Jahr hatte ich mich für einen Kleinwagen zu entscheiden. Meine Wahl traf den Honda Civic. Allerdings konnte ich mich nur 12 500 km an dem Japaner erfreuen. Dann erlitt das Auto einen Totalschaden.

Während der Gesamtlaufzeit waren drei Inspektionen fällig, von denen die erste gratis war und die beiden nächsten kaum mehr als 40 Mark kosteten. Der einzige außerplanmäßige Werkstattbesuch stand nach 3545 km an, als eine defekte Auspuffdichtung erneuert wurde. Die Reparatur geschah im Rahmen der Garantie, die bekanntlich 20 000 km gilt. Der Civic begnügte sich mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 7,5 bis 8,5 Li-

Autos

er Normalbenzin pro 100
Kilometer.

Detlev Weese,
Braunfels

Renault 5 TL

Baujahr 1974

Ende Juni 1974 kaufte ich einen Renault 5 TL. Nach 500 km Wassereinbruch im Fahrgastraum, Wölbung auf der Abdeckplatte des Kofferraums und verklemmte Hecktür (Garantie). Nach sechs Monaten (11 000 km) zeigten sich ungefähr 20 Rostflecken in Türrahmen,



Renault 5 TL

unterhalb der Türlinie, im Kofferraum und an Schweißstellen an Dachpfosten und Türen (Kommentar des Händlers: „Die Flecken kommen vom Ein- und Aussteigen“). Ansonsten bin ich mit meinem Auto zufrieden. Gute Beschleunigung, geringer Benzinverbrauch (7 bis 8 Liter pro 100 km).

Wolfgang Heick,
Sontheim

Opel GT/J

Baujahr 1972

Nach zweieinhalb Jahren und 86 000 Kilometern kann ich dem Opel-Triebwerk nur wenig Gutes nachsagen: Der Ärger begann schon nach 12 000 km in Spanien mit einem gerissenen Auspuffkrümmer. Kurz darauf quittierte der Kondensator seinen Dienst. Nach 15 000 km wurde eine gebrochene Kupplung und der Krümmer erneuert, der bei 32 000 km erneut gerissen war. Zuvor mußte die Schwimmerkam-

T2 Rasierkosmetik herbwürzig und frisch...

der Männerstart in einen guten Tag!



T2 Rasierkosmetik:
Pre Shave, After Shave,
Rasierschaum, Rasiercreme.



SANYO

Für eine sichere und unterhaltsame Fahrt:

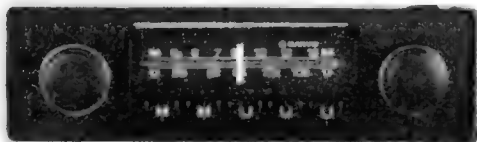
Die Fahrerfreundlichen von Sanyo

Schnelles und leichtes Bedienen
– für Ihre Sicherheit.

Guter Empfang
– für wichtige Verkehrsinformationen.

Voller Musikgenuß
– auch in Stereo.

Eigenes Wunschkonzert
– durch Kassettenrecorder.



SANYO F-8568



SANYO F-8068



SANYO FT-4026

SANYO F-8568 (U/M)
SANYO F-8068 (U/M/L/K)

Senderschnellwahl durch
5 Stationsdrucktasten
AFC-Scharfabbildung
12 V (–), 6 W Ausgangsleistung
12 Transistoren, 12 Dioden

SANYO FT-4026 (U/M/L)
SANYO FT-4032 (U/M/L/K)
SANYO FT-4028 (U/M)
SANYO FT-4030 (U-Stereo/M)
mit 4 Spur Stereo-
Kassettenabspielgerät
5 W Ausgangsleistung pro Kanal
12 V (–), 16 Transistoren
mit 2 Stereo-Lautsprecherboxen.



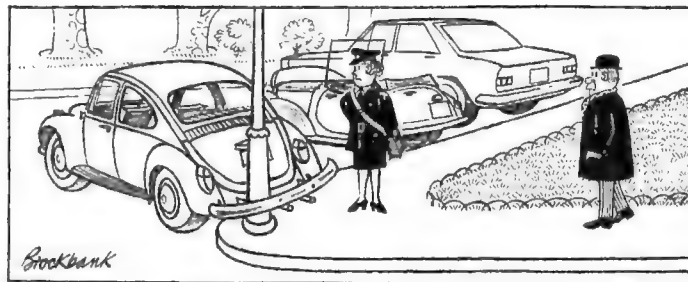
SANYO

Perfect-Electronic, 785 Lörach, Basler Straße 7e

Leser über ihre Autos

mer, die einen Haarriß aufwies, ausgetauscht werden. Bei Kilometerstand 40 000 hatte die offenbar schlecht gewuchtete Kardanwelle den Getriebehals derart deformiert, daß beide Teile erneuert werden mußten. Nach 60 000 km gelangte der dritte Krümmer zum Einbau. Die Beseitigung all dieser Schäden ging auf Kulanz. Lediglich die nach 80 000 Kilometer erneuerten Anlasser, Schwungscheibe und Was-

1,5 Liter pro 1000 km. Zudem erwies sich mein Sunbeam als äußerst durstig und konsumierte 13 Liter Superbenzin auf 100 km. Ferner mußten Wasserpumpe und das Thermostat nach 19 700 Kilometern ausgetauscht werden. Außerdem muß erwähnt werden, daß bei Temperaturen um den Gefrierpunkt das Gebläse pfeift, die Lenksäule kratzt und die Tachowelle schlägt. Trotz geschlossener Gebläseklappe dringt Kaltluft ins Wageninnere, und der Wischermotor mußte schon zum



serpumpe mußten selbst gezahlt werden.

Was mich bei der Stange hält, ist der gemessen an den Fahrleistungen günstige Verbrauch. Über die gesamten 86 000 Kilometern betrug der Durchschnittskonsum 11,1 Liter pro 100 km.

F. W. Erffmeier,
Göttingen

zweiten Male befestigt werden. Von all diesen Mängeln wurde nur der Getriebeschaden auf Kulanz repariert.

Günter Rau,
Donauwörth

Sunbeam 1250

Baujahr 1973

Seit Mai 1973 bin ich Besitzer eines Sunbeam 1250 de Luxe mit dem ich bisher 20 000 km gefahren bin. Von Anfang an schloß die Fahrertür nicht richtig und verursachte bei Geschwindigkeiten über 100 km/h größere Geräusche im Fahrgastraum. Bei 130 km/h begann die hintere rechte Lüftungsklappe stark zu pfeifen.

Ein Getriebeschaden machte sich schon bei 10 400 km bemerkbar. Nach weiteren 1600 km begann die Hinterachse zu singen. Der Rückfahrscheinwerfer fiel bei Kilometerstand 15 600 aus. Zwischenzeitlich registrierte ich einen Ölverbrauch von

Fiat 127

Baujahr 1972

Bisher bin ich mit dem Wagen 59 000 km gefahren. Mängel beim ersten TÜV: beide Scheinwerferreflektoren blind, Radaufhängung vorn links ausgeschlagen, Bremszylinder hinten eingeroostet, Türaufsteller links gebrochen. In zwei Jahren traten folgende Mängel auf: bei Kilometerstand 42 000 rechtes vorderes Radlager ausgeschlagen sowie linker vorderer Bremszylinder verzogen. Nach 50 000 km war die Kupplung am Ende. Außerdem mußten die Scheibenbremsbeläge alle 15 000 km erneuert werden. Verbrauch und Fahreigenschaften sind befriedigend. Allerdings wurde nie die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Dr. med. Schlegel,
München

Was wir über den neuen Fiat 131 mirafiori sagen können, hat die Presse schon gesagt.



»An Fiats neuem Mittelklassewagen 131 sind neue Qualitäten festzustellen: Kein Auto mehr, das einer noch höheren Geschwindigkeit und Beschleunigung nachjagt, sondern eine robuste und zuverlässige Familienkutsche mit zehn Prozent mehr Gewicht als der vergleichbare Vorgänger.«
(Handelsblatt 17. 10. 1974)

»Er ist 85 Kilogramm schwerer als sein Vorgänger. Ursache dafür sind, wie beim Volvo, ein zusätzlicher Flankenschutz und andere stärker ausgebildete Partien seines Karosserieskeletts. Und auch das von Fiat beinahe schwerelgerisch verbesserte Rostvorsorge-Verfahren erhöht noch das Gewicht.«
(Spiegel 14. 10. 1974)

»...erinnert der Fiat 131 an etwas wie einen Volks-Volvo.«
(Spiegel 14. 10. 1974)

»Der Fiat 131 mirafiori beeindruckt durch eine ganze Reihe Feinheiten im Detail. Dazu gehören unter anderem (für Fiat neu) abschraubbare Kotflügel, gute Zugänglichkeit zu Motor und Nebenaggregaten (genügend Platz auch für größere Motoren), eine sehr schöne Zentralelektrik, aufprallschluckende Stoßstangen und ein Dachhimmel, der als komplettes Kunststoffteil montiert wird.«
(Mot 19. 10. 1974)

»Reparaturfreundlichkeit ist beim Fiat 131 Trumpf.«
(Hör Zu 18. 10. 1974)

»Sicher, zuverlässig, robust, mit langer Lebensdauer, guten Fahrleistungen, niedrigem Verbrauch und elastischen Motoren.«
(Welt am Sonntag 13. 10. 1974)

»Bei Tempo 100 kommt die eigens für Deutschland entwickelte 55 PS-Version mit sieben Liter Normalbenzin aus; 75 PS: 7,51 Superbenzin.«
(Hör Zu 18. 10. 1974)

»Das Fahrwerk erweist sich als eines der besten, das die Turiner je konzipierten.«
(Deutsche Automobil Revue 31. 10. 1974)

»Der 131 mirafiori ist wieder nach der Art des Hauses gemacht: leichtfüßig, lenkwillig, spritzig, mit klaren Formen und mit einer Karosserie, die nicht wie ein Panzerschrank aussieht, aber dennoch allen Sicherheitsnormen und Erwartungen entspricht.«
(Stern 17. 10. 1974)

»Gemütlich und geräumig, viel Ellenbogenfreiheit durch gewölbte Seitenscheiben, große Fenster: gute Übersicht nach allen Seiten.«
(Welt am Sonntag 13. 10. 1974)

»Wie alle Fiat-Modelle zählt auch der 131 zu den gut-ausgestatteten Autos, und zwar schon in Normal-Version.«
(Auto Motor Sport 26. 10. 1974)



Der Fiat 131 hat Frontmotor und Hinterradantrieb, 2-Kreis-Servo-Bremssystem, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftregler hinten, Gürtelreifen, Drehstromlichtmaschine. Er hat kompakte Außenmaße: 4,24 m lang und 1,63 m breit. Es gibt insgesamt 8 Varianten: Normal- und Spezialversion, 2- und 4-türig, Kombi 5-türig, 2 Motoren (1300 ccm/55 PS für Normalbenzin, 1600 ccm/75 PS) und praktische Extras (z. B. 5-Gang-Getriebe, Automatik, Kopfstützen, Drehzahlmesser, Metallisé-Lackierung).

Preise ab DM 9.540,- (2-türig, 55 PS, Normalversion. Unverbindl. Preisempfehlung).

FIAT

Bitte schicken Sie mir sofort Ihren großen Prospekt und Testberichte der Presse.

Name _____

Plz., Ort _____

Straße _____

An: DEUTSCHE FIAT AG, 71 Heilbronn, Salzstr. 140

AMS/MOT

Guter Ton

Da kommt nicht jeder hin (3): Weinsberger Töpferzentrum Hasenmühle.

Die ehemals freie Reichsstadt Weinsberg am Schnittpunkt der Autobahnen Stuttgart–Frankfurt und Heilbronn–Würzburg erlangte für das Gros der Autopassanten erst im Sommer 1974 Bedeutung: Seit dieser Zeit verkürzt der BAB-Kurzschluß zwischen Weinsberger Kreuz und Würzburg Kist die Fahrt zwischen Franken- und Schwabenland um fast eine Stunde.

Mehr Tradition hat die Bedeutung des Städtchens für die schwäbischen Viertelsschlotzer: Die in Weinsberg angesiedelte Weinbauschule trägt maßgeblich zur Kultivierung württembergischer Rebsorten bei.

Historisch Beschlagene verbinden den Namen Weinsberg gar mit dem Jahr 1140 und rüstigen Weibern, an die westlich des Autobahnkreuzes die Burgruine Weibertreu erinnert. Als Kaiser Konrad III. die Burg gestürmt hatte, erlaubte er den Frauen unbehindert abzuziehen und das Wertvollste mitzunehmen – sie schlepten ihre Ehemänner huckepack den Burgkegel hinunter.

Seit gut zwei Jahren lohnt zudem die Hasenmühle, ein Fachwerkbau aus dem 18. Jahrhundert, einen Abstecher von der Autobahn beim Anschluß Weinsberg-Ellhofen. Seither beherrscht die vorher schon zum Abbruch freigegebene, baulich wieder lebensfähig gemachte ehemalige Hammermühle „Das Töpferzentrum“. Kleinausstellungen von gutem Ton aus vielen Jahrhunderten vermitteln Ausschnitte aus der Kulturgeschichte von bäuerlich Irdener; Handarbeiten fast aller traditionellen deutschen Bauertöpfereien, vor allem aus dem Schwarzwald, Spessart und aus Bayern, stehen zum Verkauf.

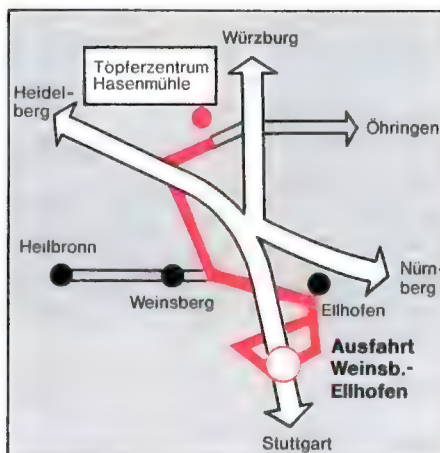
Feuerfestes Irdengeschirr, teilweise von den Hasenmühlen-Hausherren



Haus der Tonkunst: Hasenmühle.



Spezialität: handgefertigtes Irdenes.



Autobahn-Ausfahrt Weinsberg-Ellhofen.

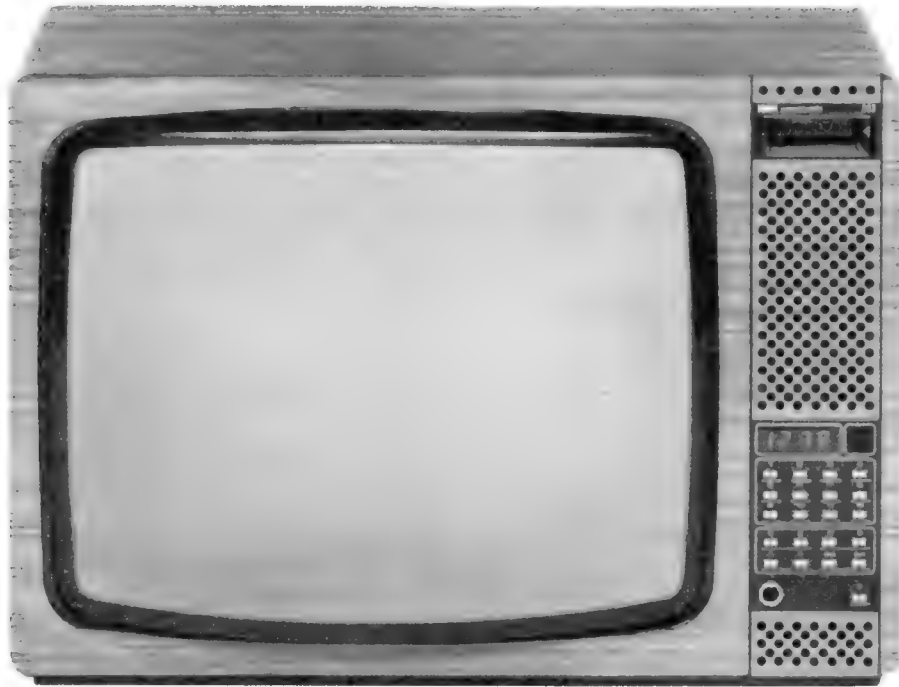
Heinrich und Ursel Blezinger selbst hergestellt, ist in allen bäuerlichen Traditionsmustern der süddeutschen Bauertöpferei Spezialität des Hauses der Tonkunst. Seit die nostalgische Stimmung auch gelegentlich wieder Kachelöfen auf die Wunschliste setzt, offeriert „Das Töpferzentrum“ auch industriell wie von Hand geformte (und etwa dreimal so teure) Kacheln, die auch als Einzelstücke dekorative Aufgaben erfüllen. Die Vielfalt des Angebots verwirrt, bewußte Käufer müssen sich bei mehreren Besuchen Überblick verschaffen. Wer handgeformten Ton als Service sammelt, wird geringfügige Unterschiede in Formen, Mustern und Farben in Kauf nehmen müssen.

Die Hasenmühle, in der das Urgeschirr der Menschheit in zeitgemäßer Form zwischen ebenfalls verkäuflichen Antiquitäten (vor allem Bauernschränke) und Ausstellungsstücken württemberg-badischer Kunsthandwerker feilgeboten wird, ist nicht leicht zu finden und fast ausschließlich im Auto zu erreichen. Dafür steht aber auch reichlich Parkraum zur Verfügung, liegt die ehemalige Hammermühle wegen des früher aus ihr dringenden Lärms doch weit abseits der Weinsberger Wohngebiete. Ein Klingelknopf, der dem Besucher erst Zugang verschafft, sorgt für intimen Empfang. Hält dagegen der rassereine Salz- und Pfeffer-Riesenschнауzer „Immo“ Wacht im Hof, dann kommt hier keiner rein.

Montags bis freitags von 14–18 Uhr sowie an Samstagen (10–18 Uhr) sind die Hafner von der Hasenmühle empfangsbereit, telefonische Anmeldung (0 71 34 / 87 55) ist in jedem Fall empfehlenswert. Zumindest süddeutschem Publikum bringen die Blezingers den guten Ton auch ohne Besuch in der Hasenmühle nahe: auf Weihnachts- und anderen Märkten in Stuttgart, Darmstadt und Würzburg sowie bei der Auer Dult in München. hl.

Das hat nur Loewe: **farbfernsehen mit drahtlosem Kopfhörer „Infraton.“*** **Loewe CT 4070 U Color sensomaster.**

* Es sind beliebig viele Kopfhörer für ein Gerät zu benutzen.



Loewe hat den Komfort auf die Spitze getrieben. Das ist der Farbfernseh-Luxus der 80er Jahre. Konkurrenzloser Spitzen-Komfort:

- Drahtloser Kopfhörer »Infraton« für individuellen Lautstärkeempfang. Gerätelautsprecher ist abschaltbar.

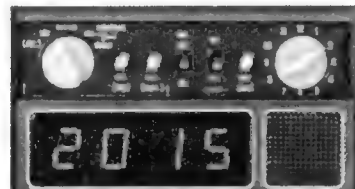


Ultraschall-Fernbedienung
 »Teleoptimat«, mit 22 Sensoren.



Drahtloser Kopfhörer »Infraton«.
 Jeder Zuschauer hört individuell laut oder leise.

- Vorprogrammierung der Ein- und Ausschaltzeiten.
- Trick-Ton-Taste für kurzfristige Tonstille.
- Time-Taste für Zeit- und Datums-einblendung während des Programms.
- Ultraschall-Fernbedienung »Teleoptimat« mit 22 Sensoren, incl. Testomatic-Taste, Trick-Ton-Taste, Time-Taste.



Wahlweise Zeit- oder Datums-anzeige. Auch bei ausgeschaltetem Gerät.

LOEWE

RADIO · TV · HiFi

Loewe Opta GmbH Berlin/Kronach

PHILIPS ROTOR SYSTEM

Ihr Reisebegleiter-
zuverlässig und unentbehrlich:

Der neue Philips netzfrei

Neuentwickeltes Periskop-Design für rotorbequeme, handgerechte und leichte Rasur. Neuer robuster Hochleistungsmotor mit hoher Lebensdauer. Vier 1,5 Volt Mignon-Zellen reichen aus, um 4 bis 6 Wochen lang unabhängig von der Steckdose zu sein.

Flip-Top-Automatik zur Schnellreinigung.

Unempfindliches Kunststoffgehäuse. Praktisches Reiseetui.



PHILIPS



Traum-Los

Gewinnen Sie 5000,- DM
für eine Reise in die Südsee.

Möchten Sie den neuen Philips netzfrei auf einer einsamen Südsee-Insel testen? Dann schneiden Sie dieses Los aus, kleben es auf eine Postkarte, die Sie mit Ihrem Absender und unserer Anschrift versehen und bis zum 31. 7. 75 in den Briefkasten werfen (Datum des Poststempels). Die Verlosung findet unter notarieller Aufsicht statt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der Philips GmbH dürfen nicht teilnehmen.

Philips GmbH 2 Hamburg 100 Aktion: Südsee

8

Philips GmbH PH 3.75/J

Reise Nachrichten

Ferienhäuser in Schweden

Für den kommenden Sommer bietet Schweden rund 20 000 Ferienhäuser in allen Teilen des Landes an. Sie sind in einer Broschüre zusammengefaßt, die jetzt (unter dem Titel „Ferienhäuser in Schweden“) herauskam. Man bekommt sie kostenlos bei „Touristik-Information Schweden“ in Hamburg 36, Alsterufer 15. Das Heft enthält alle wissenswerten Angaben über die Ferienhäuser, vor allem aber eine umfassende Liste der Vermieter.

Für Schloßgäste

Rund 50 alte Burgen, Schlösser und andere aristokratische Unterkünfte in Westdeutschland sind jetzt zu einer Vereinigung „Gast im Schloß“ zusammengefaßt. Sie geben einen gemeinsamen Katalog heraus und



**Kleine Gäste im Schloß
Stetten (Hohenlohe).**

bieten neben den üblichen Übernachtungen (schon ab 13 DM, normalerweise allerdings – mit Frühstück – um etwa 35 DM) auch verbilligte Wochenend-Aufenthalte und mehrtägige Reisen an.

Neu: Ein „Schloß-Scheck“, der für 25 Mark zu kaufen ist und einem lieben, der feudalen Umgebung bedürftigen Mitmenschen geschenkt werden kann.

(„Gast im Schloß“, 3526 Trendelburg 1, Burghotel.)

Schneller Weg nach Süden

Noch vor Beginn der Hauptreisezeit soll die Tauern-Autobahn (als Stück der Strecke Salzburg–Spittal–Villach) in einer Länge von 52 Kilometern durchgehend befahrbar sein. Sie stellt dann einen weiteren schnellen Weg in den Süden dar, erspart die umständliche Fahrt über den Tauernpaß und Katschberg, entlastet aber auch die Route durch den Tauerntunnel (Autoverladung) und den Felbertauerntunnel. Die Autobahn ist gebührenpflichtig: Von Flachau bis Rennweg werden für einen Personenwagen rund 25 DM Maut verlangt.



Nagelneu: Tauern-Autobahn im Lungau.

Adriatische Fähren

Eine Fähre der „Linee Marittima del Adriatico“ wird ab 30. April fünfmal in der Woche zwischen Dubrovnik und Bari, einmal in der Woche zwischen Dubrovnik und Ancona verkehren.

Zusätzlich wird die Fähre „Ticijan“ vom 1. Mai bis 1. Oktober zwischen Split und Pescara eingesetzt und zwar zunächst viermal wöchent-



lich. Einmal wöchentlich soll sie zwischen Split und Ancona und zwischen Zadar und Ancona pendeln.

Ferienland Kanada

Eine neue Broschüre „Pauschalreisen 75“ informiert über praktisch alle Reiseveranstalter und Urlaubsangebote in Kanada – von einfachen Autotouren über Cowboy-Ferien bis zum Abenteuer-Urlaub. (Kostenlos beim Kanadischen Fremdenverkehrsbüro in 6 Frankfurt, Biebergasse 6–10.)

Charterflüge plus Auto

Bei seinen Mittelmeer-Charterflügen denkt der Reiseveranstalter Transeuropa jetzt verstärkt an Autofahrer. In vielen Zielorten in Spanien, Portugal, Jugoslawien, Griechenland und Tunesien stehen auf Wunsch Leihwagen am Urlaubshotel bereit. Man kann sie beim Kauf der Reise gleich mitbuchen. Die Abschlüsse gelten für jeweils drei Tage mit unbegrenzter

Kilometerleistung und Vollkaskoversicherung. Am billigsten ist ein Seat 600 auf Ibiza (47 DM). Anderswo (und bei größeren Wagen) steigen die Preise bis zu 211 DM. Benzin bezahlt man selbst. (Transeuropa, 85 Nürnberg 2, Postfach 2809.)

Billiger nach Wien

Um Auto-Urlaubern in Kärnten und Tirol einen Besuch der Landeshauptstadt Wien schmackhafter zu machen, haben die Österreicher bei zwei Auto-Reisezügen versuchsweise bis Ende Mai Discount-Preise angesetzt. So kostet der Autofrachtpreis zwischen Innsbruck und Wien statt 122 nur 56 DM und von Villach nach Wien statt 81 nur 42 DM.

Costa del Sol (Spanien)

Flug nach Malaga und zurück. Zwei Wochen in den Bungalows „Bahia de Casares“ (bei Estepona).

Bei Belegung mit zwei Personen (ohne Verpflegung) ab etwa 755 DM pro Person, Leihwagen – Seat 850 mit 500 Frei-Kilometern – inbegriffen. (ADAC-Reise GmbH, München.)

Privatquartiere in Rumänien

Bisher durfte man in Rumänien auch als Tourist in Privatquartieren übernachten. Davon machten viele Autofahrer Gebrauch – weniger wegen der verhältnismäßig bescheidenen Unterkunftspreise, als wegen der Möglichkeit, mit rumänischen Menschen enger in Kontakt zu kommen.

Die rumänische Regierung hat solche Privatvermietung jetzt verboten. Wenn man nicht enge Verwandte (Eltern, Kinder, Geschwister) in Rumänien hat, bei denen man nach wie vor privat wohnen darf, kann man nur noch in staatlichen Beherbergungsunternehmen (Hotels, Motels und Jugendherbergen) übernachten.

Bosch zum Thema sichere Urlaubsreise:

Vor dem Urlaub Zündkerzen-Wechsel.

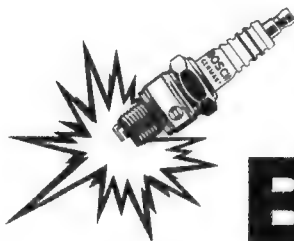


Steile Paßstrecken und Kolonnenfahren belasten den Motor.

Auf der Urlaubsreise wird Ihr Motor hart belastet. Beim Schnellverkehr auf der Autobahn. Bei steilen Paßfahrten und starkem Gefälle. Und beim Kolonnenfahren in glühender Hitze.

Sorgen Sie dafür, daß Ihr Motor für diese Strapazen gut gerüstet ist. Mit neuen temperatur-elastischen Zündkerzen von Bosch: Sie passen sich den wechselnden Betriebstemperaturen elastisch an und garantieren auch bei härtester Dauerbelastung eine zuverlässige Zündung.

Bosch-Zündkerzen – damit Sie gut in den Urlaub kommen. Und gut wieder nach Hause.



KE 175 BMZ

BOSCH

Heute spricht ERIBA zuerst vom Preis

Das ist sonst nicht die Art des Hauses, denn wir sprechen gerne über unsere Qualität.
DM 9.890,- für den ERIBA Nova 500 M Exquisit, das gibt's nicht alle Tage!

Komplett mit allem Komfort: Heizung, Warmluftanlage, Kühlschrank, Doppelfenster, Schiebetür, Rundsitzgruppe und vieles mehr.

Das alles wie gesagt für DM 9.890,-!

Natürlich sorgt auch im ERIBA Nova der einmalige Stahlrohraufbau für Stabilität gegen Verrotten und Verwinden. Das bringt die optimale ERIBA-Sicherheit, hohen Wiederverkaufswert und ein langes Leben.

Bitte ausführliche Information anfordern. Sie kommt prompt.

ERIBA-Caravans
Eine Klasse für sich

60 Service-Stationen allein in der BRD



Die Unternehmensgruppe ERIBA-HYMER-JOMI.

ERIBA-Fahrzeugbau, 7967 Bad Waldsee, Postfach 29 C Tel. 0 75 24/50 93

DUPLI-COLOR »Strip-Spray« ist ein neuer Acryl-Lack aus der Spraydose, der mit einem Spezial-Ablöser wieder »abwaschbar« ist.



Ohne Anschleifen sprühen.

Spurenlos abwaschbar!

Haftet fest auf dem Lack Ihres Wagens. Ohne Anschleifen. Solange Sie wollen. Natürlich regen- und waschstraßenfest. Nach dem »Abwaschen« Originallack garantiert unbeschädigt.

DUPLI-COLOR Strip-Spray, Farbprospekte und Anregungen, in Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör. Oder schreiben Sie an K. Vogelsang GmbH, D 6954 Hassmersheim.

...übrigens: **Farbig fahren – sicher fahren!**

Stiefel für Kenner

Ein Reiseführer für Naturbetrachter.



auf, wo Versteinerungen gefunden wurden und sich noch finden lassen.

Besonders lohnende Exkursionen sind auf speziellen, allerdings nicht sehr präzisen Karten verzeichnet. Sie sind fast immer perfekte Wegweiser in vom Tourismus noch nicht überflutete Landstriche Italiens.

Neben dem sehr informativen Text, der sich in der deutschen Übersetzung etwas spröde liest, sind zur Veranschaulichung der italienischen Natur 375 Abbildungen aufgegeben. Lediglich die Schwarzweißfotos kommen bei dem im Offset-

Um eine sehr bemerkenswerte Variante bereicherten das italienische Verlagshaus Arnoldo Mondadori und dessen deutscher Lizenznehmer BLV Verlagsgesellschaft das umfangreiche Angebot an Reiseführern.

Der Natur-Reiseführer Italien vermittelt den Touristen, wie schon der Name vermuten läßt, genaue Kenntnisse der Landschaftsformen, der geologischen Strukturen, sowie der Tier- und Pflanzenwelt. Wer also mit der Absicht, etwas zu sehen, verreist, findet hier eine verblüffend neue Alternative zu den sonst mehr auf Kulturelles ausgerichteten herkömmlichen Reiseführern.

Die drei Autoren, Gianni Farneti, Fulco Pratesi, Franco Tassi, informieren den Leser gründlich. Sie beschreiben die Landschaft, erklären, was dort grünt und blüht und wo sich welche Tiere beobachten lassen. Sie geben sogar Hinweise dar-

Natur-Reiseführer Italien von Farneti, Pratesi, Tassi; BLV-Verlagsgesellschaft, München, Bern, Wien; Preis 49,- Mark



Hervorragende Zeichnungen geben dem Buch seinen Reiz.

Verfahren gedruckten Buch qualitativ etwas schwach weg. Die Wiedergabe der vielen Farbfotos hingegen ist durchweg ausgezeichnet.

Was bei den Fotos besonders gefällt: Es sind keine Postkarten oder Kalenderbilder, sondern um Information bemühte Abbildungen von Landschaften und Vegetation.

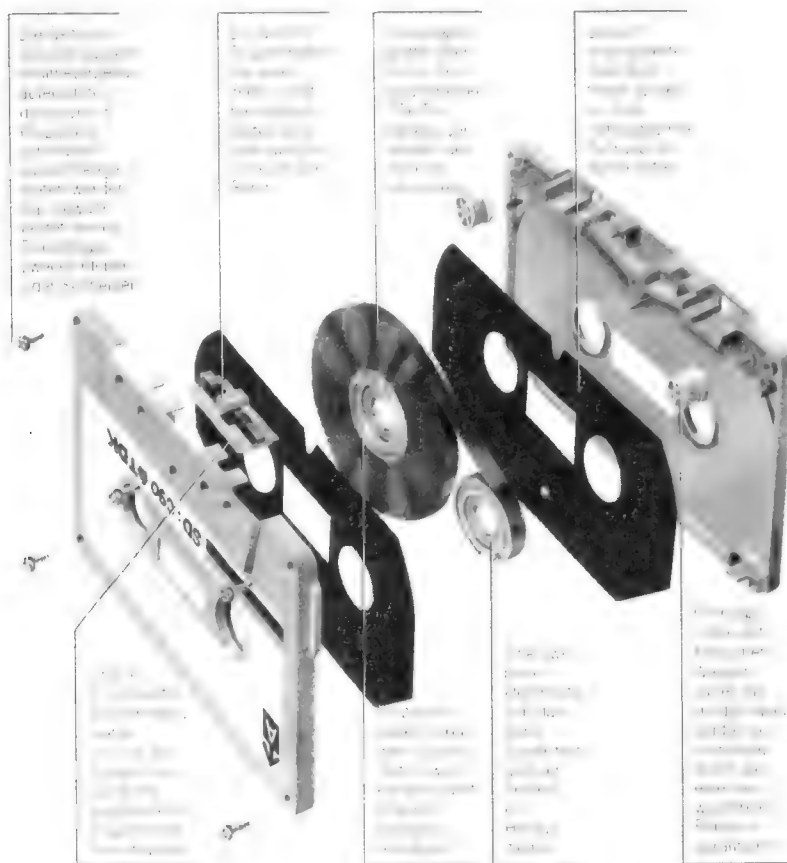
Durch ihre Einmaligkeit noch überzeugender als die Fotos sind die Zeichnungen (Pflanzen und Tiere) von Gabriella Gallerani und Luciano Corbella, die hier mit modernerem Strich an die Tradition früherer Kupferstecher anknüpfen. Zweifellos setzt damit der Natur-Reiseführer Italien durch die Qualität seiner Graphiken Maßstäbe für künftige Bücher dieser Art.

Ein größeres Angebot solcher Naturführer auch von anderen europäischen Ländern wäre unbedingt wünschenswert. Denn der Kreis derer, die ihre Freizeit in der Natur verbringen wollen, wächst nun auch in Europa, nachdem Amerika schon seit Jahren eine Invasion ins Grüne erlebt und ein umfangreiches Angebot zweckdienlicher Literatur schon lange vorweisen kann.

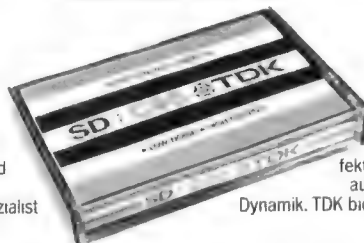
Der italienische Wegweiser in die Natur sieht seine Aufgabe allerdings auch darin, die dortzulande umweltblinde Zivilisation in ihrem scheinbar blindwütigen Vernichtungswerk zu bremsen. Nach Ansicht der Autoren werden die schieß- und rodeeifrigen Italiener nämlich alsbald jeden Anlaß für ein solches Buch auf dem Wege der Flurbereinigung beseitigt haben.

Ein Italien aber, in dem es zumindest heute noch Natur gibt, ist in diesem Werk ausführlich — auf 534 Seiten — beschrieben. Die gebotene Qualität der gesamten Ausführung rechtfertigt den Preis von 49,— Mark. Denn das Buch erfüllt nicht nur seine Funktion als Reiseführer perfekt, es ist auch als gefällig gemachtes naturkundliches Werk unbedingt empfehlenswert.

An diesen Punkten wird die Qualität einer TDK-Kassette sichtbar.



Die Kassetten-Serie von TDK führt jetzt auch in Deutschland die TDK-Hi-Fi-Qualität bei Tonbändern und Kassetten ein. TDK ist der Kassetten-Spezialist für Hochleistungskassetten



und Super-Bänder mit perfektem Klang und ausgezeichneter Dynamik. TDK bietet Ihnen Ton-Perfektion.

TDK Qualität die hörbar ist.

Bildung an Bord

Was bieten die großen Auto-Atlanten?

Dicke Auto-Atlanten der gehobenen Preisklasse sind beim fahrenden Volk beliebter als dünne und kostengünstige. Spitzenreiter Shell erreicht jährlich siebenstelligen Auflagenzahlen. Kartographisch bieten die dicken Erfolgsatlanten in ihrem Hauptteil durchweg einen guten Standard, der allerdings nicht mehr unbedingt über dem der guten Kompaktausgaben liegt. Der kleine Shell (Straßen und Reisen) ist in diesem Punkt sogar noch etwas besser als der große. Der RV-Straßenatlas bietet in seinem Deutschlandteil das gleiche Kartenmaterial wie der Große Shell-Atlas International.

Die Beliebtheit der teureren Exemplare entsteht zumeist auch nicht nur durch ein großzügigeres Angebot an Straßenkarten, denn den größeren Teil des Umfangs machen Sonderkarten und Zusatz-Informationen aus. Die zahlreichen Zugaben werden von Autofahrern offensichtlich geschätzt.

Marktleader Mair beispielsweise ist der Überzeugung: Kompaktatlanten gehen nicht. Dennoch gleichen die Edelatlanten ein wenig den Super-Taschenmessern mit Scheren, Feilen, Schraubenziehern, Bohrern und Büchsenöffnern: Sie können von allem etwas, bleiben jedoch spezialisiertem unterlegen. Ein Guide Michelin oder ein Varta-Führer wissen mehr über Hotels und Gaststätten, ein Baedeker informiert den Touristen gründlicher über Land und Leute. Wer wirklich Bescheid wissen will oder muß, dem bietet der Anhang eines Auto-Atlas keinen vollwertigen Ersatz für solche Fachratgeber.

Die weit reichenden Zusatzinformationen schlagen sich nicht nur im Preis dieser Atlanten nieder, sie bescheren ihnen auch beträchtlichen Umfang und Gewicht. Die dickleibigen Bücher sind kein ideales Autoinventar, denn geeignete Ablagen fehlen zumeist.

Europa-Touring

Hallwag-Verlag Bern und Stuttgart. DM 27,-.
Format: 26 x 16 cm,
Gewicht: 1,320 kg.

Kartenteil:

Europa (Trondheim bis Gibraltar, Lissabon bis Edirne) Maßstäbe 1:1 000 000 und 1:1 160 000, 85 Karten.
Nord- und Osteuropa Maßstab 1:3 000 000, 8 Karten.



85 Stadt-Skizzen mit touristischen Hinweisen, 55 Länder-Übersichten und Reiserouten-Karten, Europa-politische Übersichtskarte Maßstab 1 : 10 000 000 (lose Beilage).

Zusatz-Informationen:

Grenz-Formalitäten, Paßstraßen und Tunnels, Auto-

reisezüge, Autofahren, Int. Autokennzeichen, touristische Hinweise und Stadtbeschreibungen.

Int. Hotelverzeichnis (Reklame), Int. Verkehrszeichen (lose), Ortsregister.

Beurteilung:

Der Hallwag-Atlas ist eindeutig anders konzipiert als die übrigen Atlanten. Sein Kartenteil will den Reisenden lediglich eine Übersicht vermitteln. Ein präziser Mitteleuropa-Teil im Maßstab 1 : 500 000 fehlt. Das ist ein bedenklicher Mangel. Der dreisprachige Touristikteil ist ausführlich, aber wenig ansprechend gemacht. Stadtpläne und Reiseroutenkarten sind von sehr minderer Qualität. Im Hotel-Verzeichnis lassen sich lediglich insertionsbereite und zahlungswillige Herbergen finden. Auch sonst ist der Atlas stark mit Reklame durchsetzt, was den im Verhältnis zum Format recht niedrigen Preis ermöglicht. Das mager Register (10 Seiten) hat wenig praktischen Wert. Europa Touring von Hallwag kann insgesamt nicht als brauchbare Alternative zu den übrigen Werken bezeichnet werden. Zu dieser Ansicht ist offenbar auch das Publikum gelangt; denn in Deutschland läuft der Hallwag-Atlas nicht gerade besonders gut.

Der große Shell-Atlas

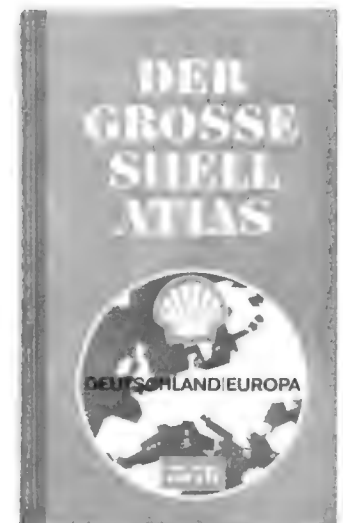
Mairs Geographischer Verlag Stuttgart, DM 29,80. Format: 26,5 x 16,5 cm. Gewicht: 1,250 kg.

Kartenteil:

Deutschland (BRD und DDR) 1:500 000, 76 doppelt gelegte Seiten.

Alpenländer (Schweiz, Österreich, Oberitalien) 1:850 000, 11 Seiten.

Europa (Göteborg bis Gibraltar, Lissabon bis Athen, 1:1 500 000, 55 Seiten. Europa (Nordkap bis Tunis, Casablanca bis Ammán.



1:4 500 000, 10 Seiten mit Länderbeschreibungen. Stadt-Umgebungskarten der BRD, 1:200 000, 14 Doppelseiten, 31 Stadt-Pläne (BRD) 1:11 000 bis 1:39 000, mit touristischen Hinweisen. 22 Stadt-Pläne (Ausland) mit touristischen Hinweisen 1 : 17 000 bis 1 : 47 000.

Sonderkarten:

Grenzverkehr BRD-DDR, Autoreisezüge und Flugfahren, Tanken und Rasten an Autobahnen, Verkehrsfunkbereiche, Übersichtskarten für Fernfahrten in Deutschland, 1:3 000 000, Alpenpässe und Tunnels.

Zusatz-Informationen:

Klima-Tabelle Europa, Hotel-Verzeichnis, Autobahn-Rasthäuser, Bußgeld-Katalog, Soforthilfe bei Unfällen, Pannenhilfe, Int. Grenzformalitäten. Deutsche und ausländische

Der Mann.

Die Frau.

Das Auto. Honda Civic.

Beide sollten dieses Auto probefahren, bevor sie sich für ein anderes entscheiden.



Um begeistert von einer Sache zu sein, sollte man sie erst einmal genau kennengelernt haben. Mit kritischem Verstand und besonderer Aufmerksamkeit fürs Detail. Er und sie sollen prüfen. ES.

Das Auto. Honda Civic. Bei einer Probefahrt. Nur so kann man verstehen, warum wir schlicht sagen:

Das Auto. Honda Civic.

Technische Daten:

54 PS, 1170 ccm, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, Dauergeschwindigkeit 145 km/h, von 0 auf 100 in 16 sec., verbraucht 7,8 Liter Normalbenzin.

Den Honda Civic gibt es auch mit zusätzlicher Hecktür und als Hondamatic.

Serienmäßige Ausstattung:

Heizbare Heckscheibe, Gürtelreifen, Zweikreis-Bremsystem, Bremskraft-Verstärker, Sicherheitsgurte, Kopfstützen, Sicherheitslenksäule, Drehstrom-Lichtmaschine, Radio, Liegesitze, Teppichboden, Tageskilometerzähler, Metallic Lackierung und vieles mehr.

Der Honda Civic-Motor ist schon jetzt für das künftige Benzin-Blei-Gesetz* ausgerüstet!

Honda Civic. Ein Schritt in eine bessere Zukunft.

Für weitere Informationen und Händlernachweis schreiben Sie bitte an: European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach, Spremlinger Landstr. 166

Auto-Atlanten

Verkehrszeichen, Deutsche und ausländische Kfz-Kennzeichen, Entfernungstabelle Deutschland/Europa. Ortsregister für die Karten 1 : 500 000.

Beurteilung

Die Karten von Deutschland (1 : 500 000) sind sehr detailliert – höchste Informationsdichte in diesem Maßstab und beste Ausarbeitung für touristische Belange. Darunter leidet stellenweise die Übersichtlichkeit. Bei schlechtem Licht (Nachtfahrten) lassen sich die Karten nur mühsam lesen.

Das Alpengebiet 1:850 000 ist recht gut wiedergegeben, zumindest Durchreisende können zufrieden sein.

Europa-Karten im Maßstab 1 : 1 500 000 genügen als Fernreisebegleiter. Die Blätter im Maßstab 1 : 4 500 000 eignen sich allenfalls als grobe Planungsgrundlage. Die Stadtpläne sind für touristische Belange ausgezeichnet. Sehr gut: die Stadt-Umgebungskarten (Deutsche Generalkarte).

Der Große Shell-Atlas – Welt-Bestseller übrigens – imponiert in jeder Beziehung durch seine umfangreiche Detailinformation. Er ist in seiner Gesamtkonzeption klar auf die Bedürfnisse eines Touristen zugeschnitten. Der kaschierte Leinen-einband ist im Gebrauch strapazierfähig.

Großer Auto-Atlas International

Kümmerly + Frey, Bern, Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Kartographisches Institut Bertelsmann, Gütersloh. DM 28,80, Format: 26,5 x 16,5 cm, Gewicht: 1,120 kg.

Kartenteil:

Mitteleuropa (BRD, DDR, Schweiz, Österreich, Norditalien) 1:500 000, 79 Seiten. Europa (Trondheim bis Gi-

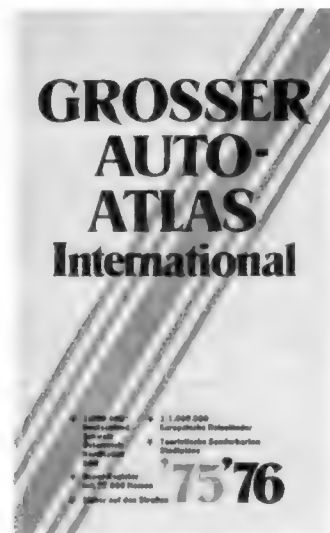
braltar, Lissabon bis Edirne) 1 : 1 000 000, 119 Seiten.

Nord- und Osteuropa sowie Großbritannien 1:2 750 000, 22 Seiten, 8 Stadt-Übersichtskarten (BRD), 1:50 000 bis 1:100 000; 30 Innenstadt-Pläne (BRD), ca. 1 : 15 000 mit touristischen Informationen; 19 Stadt-Übersichten (Europa) ca. 1:50 000, mit touristischen Hinweisen.

Sonder-Karten:

Europa-Fernverbindungen 1 : 12 000 000, 2 Seiten. Mitteleuropa-Fernverbindungen 1 : 3 000 000, 4 Seiten. Verkehrsfunksender (BRD). Kleiner Grenzverkehr BRD-DDR, Touristenstraßen der BRD, 1 : 4 500 000.

Alpenpässe und Tunnels, Bäder und Naturparks (BRD), 2 Seiten Tierparks, Parks und Höhlen (BRD). Theater und Museen, Kirchliche Bauwerke, Burgen und Schlösser, Malerische Orte und Bauwerke, Weinbauggebiete, Unfallgefahrenkarte, 4 Seiten, Überlastete Straßen, 4 Seiten (alles Bundesrepublik).



Zusatzinformationen:

Internationale Autokennzeichen, Alpenpässe und Tunnels, Grenzformalitäten, Devisen-Bestimmungen, Ausländische Verkehrsregeln. Ferien-Kalender 75/77 (BRD und Nachbarländer).

Alle Karten (1 : 500 000, 1 : 1 000 000, 1 : 2 750 000) erfahren durch Ortsregister die notwendige Ergänzung.

Beurteilung:

Die Karten sind übersichtlich (Maßstab 1 : 500 000), befriedigend detailreich, bieten aber weniger touristische Information als der Shell-Atlas. Gut: Ein großer Teil von Europa ist im Maßstab 1 : 1 000 000 wiedergegeben, mit dem dank guter Ausarbeitung Touristen etwas anfangen können.

1:2 750 000 für die weniger bereisten Gebiete ist zumindest akzeptabel.

Schlecht: Im Europa-Kartenteil sind beide Maßstäbe willkürlich gemischt. Sehr praxisgerecht hingegen ist die Zweiteilung des Registers.

Die Reise-Informationen sind sehr ausführlich. Sie enthalten auch sonst Unerwähntes, wie Ladenschlußzeiten, Bankdienststunden, Postgebühren und Feiertage. Die zahlreichen Stadt-Pläne vermitteln nicht sehr viel mehr als einen gewissen Überblick. Stadt-Umgebungskarten fehlen leider.

Das reichliche Angebot an Spezialkarten ist eine ebenso gutgemeinte wie bildende Zugabe, über deren praktischen Wert der Konsument entscheiden wird.

Die neu auf den Markt gebrachte Atlas-Coproduktion ist unbedingt eine vollwertige Alternative zu den eingeführten Werken. Von der Konzeption her spricht der Große Auto-Atlas mehr den Touristen als den Geschäftsmann an, er tendiert sogar schon etwas in die Richtung der Auto-Reisebücher. Gut: stabiler Einband.

Der Große Continental Atlas

Mairs Geographischer Verlag Stuttgart, DM 29,80. Format 26 x 16,5 cm, Gewicht: 1,220 kg.

Kartenteil:

Mitteleuropa (BRD, DDR, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Schweiz, Öster-

reich und Oberitalien), Maßstab 1 : 500 000, 92 Seiten; Europa (Nordkap bis Tanger, Lissabon bis Istanbul), 1:2 000 000, 62 Seiten; Stadt-Umgebungskarten (Ausland), 1:250 000, 5 Städte. 14 Stadt-Pläne (BRD), 1:20 000 bis 1:75 000, Stadt-Umgebungskarten (BRD), 1:200 000, 14 Doppelseiten.

Sonder-Karten:

Alpenpässe und Tunnels, Tanken und Rasten an Autobahnen. Autobahn-Strecken-karten 1:300 000, 127 Ausschnitte. Autobahn-Übersicht (BRD) 1:2 350 000. Politische Übersichtskarte Europa 1:33 000 000. Naturparks in Deutschland.

Zusatz-Informationen:

Auto-Lexikon (5 Sprachen). Auto- und Reifentips, Bußgeld-Katalog, Entfernungstabelle, Deutschland/Europa, Golfplatz-Verzeichnis, Hotel-Telegramm-Schlüssel, Hotel-Verzeichnis, Klimatabelle, Kfz-Kennzeichen (BRD/Ausland), Verkehrsregeln, Unfall-Soforthilfe, Ver-



kehrszeichen (BRD/Ausl.), Int. Grenzformalitäten, Ortsregister für Karten, 1:500 000.

Beurteilung:

Erfreulich, die Beschränkung auf zwei Maßstäbe im Hauptkartenteil und die Ausweitung der 500 000er auf einige Nachbarländer. Diese Karten verzichten auf allerletzte Detailinformation, sind dafür



Form allein macht noch nicht klangpräzise. Aber unser neuer „GX-Kristall-Kopf.“

**Die technische Exzellenz der Akai-Tonbandmaschinen
und Akai-Cassetten-Recorder ist unübertroffen.
Unsere 2-Jahres-Garantie beweist es.**

Warum Akai's „GX-Kristall-Kopf“ so große Bedeutung hat? Weil dieser Tonkopf der Mittler zwischen Band und Ohr ist. Das wichtigste Einzelteil von Tonbandmaschinen.

Damit der neue Akai-Tonkopf 100% klangpräzise arbeitet, schneiden wir seinen magnetischen Kern aus einem Kristall (single x'tal). Einem Kristallgefüge, das in der Härte und Struktur einem Diamanten entspricht.

Diese neue hart-kristalline Masse erlaubt uns Super-Miniaturisierung des Kopfspalts, durch den jetzt die



elektrischen Impulse (Ton) als sehr stark gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. dort abgenommen werden (focused field). Weil das nun streuungsfreier geschieht, erreichen wir deutlich bessere Übertragungswerte – und linearen Frequenzgang.

Der „GX-Kristall-Kopf“ – exklusiv in Akai-Maschinen – produziert das kristallklare Spiegelbild des Originaltons: unverfälscht in den Baßlagen, sehr sauber im Präsenzbereich und verzerrungsfrei bei Höhenprägung.

Testen Sie Akai beim Fachhändler.

AKAI

Auto-Atlanten

aber übersichtlich und auch bei schlechtem Licht gut abzulesen. Die Planungskarten (1:2 000 000) bieten ausreichenden Informationsgehalt für das Reisen auf Hauptverkehrsstraßen.

Die Autobahn-Streckenkarten rechtfertigen trotz exakter Wiedergabe von Tankstellen, Rasthäusern, Parkplätzen, WCs und Umleitungen den Aufwand nicht.

Die Stadt-Pläne gerieten etwas oberflächlich, nur wenig Straßenangaben. Sehr gut auch hier: die Stadt-Umgebungskarten.

Der Conti-Atlas ist bemüht, klar und übersichtlich zu informieren. In diesem Sinne wurde auf die Wiedergabe letzter Details und touristischer Feinheiten wohl nicht ohne Absicht verzichtet. Er entspricht mithin vielleicht eher den Bedürfnissen von Geschäftsleuten als denen von Touristen.

Ein kaschierter Leineneinband macht den Continental-Atlas strapazierfähig.

Aral-Autobuch Deutschland

Aral AG Bochum und Kartographischer Verlag Busche Dortmund, DM 32,—, Format: 23 x 16 cm, Gewicht: 1,2 kg.

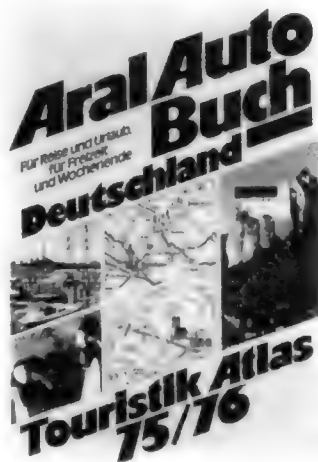
Kartenteil:

Deutschland (BRD) 1:400 000, 82 Seiten, 51 Stadt-Pläne (BRD) 1:12 000 bis 1:20 000. Spezialkarten: 2 Seiten Autobahnen und Fernstraßen (BRD), 17 touristische Sonderkarten, 6 Seiten Flußpanoramen von Rhein und Mosel. Zu Gast auf Burgen und Schlössern (2 Seiten plus 2 Seiten Anschriften), Pferderennbahnen (2 Seiten), Golfplätze (2 Seiten), Naturparks und Naturschutzgebiete (2 Seiten), Reisestraßen (2 Seiten), Sportstadien (2 Seiten), Wildparks und Zoologische Gärten (2 Seiten), Sendebereiche des deutschen Ver-

kehrsfunks (2 Seiten), Programmhinweise (1 Seite).

Zusatz-Informationen:

766 Beschreibungen kleinerer und mittlerer Städte sowie von Sehenswürdigkeiten mit farbigen Abbildungen integriert im Kartenteil unmittelbar hinter dem zuständigen Kartenblatt, 51 farbige illustrierte Beschreibungen



von Großstädten (im Anschluß an die Stadt-Pläne) mit Wirtschaftsdaten, Sehenswürdigkeiten, Sportanlagen und Hotelverzeichnis. Verkehrszeichen (BRD), Bußgeld-Katalog. Deutsche und internationale Kfz-Kennzeichen, Ortsregister (Sehenswürdigkeiten vermerkt).

Beurteilung:

Das Aral-Autobuch Deutschland beschäftigt sich ausschließlich mit der Bundesrepublik (eine Österreich-Ausgabe ist ebenfalls erhältlich). Das Werk ist infolge seiner Gestaltung — Karten sowie Text und Bildinformation sind gemischt — kein eigentlicher Auto-Atlas. Es kann jedoch grundsätzlich dessen Aufgabe erfüllen, denn die Kartenblätter im Maßstab 1:400 000 sind eine vollwertige Reisehilfe. Die Detailinformation auf den Karten ist für ein Werk dieser Art allerdings etwas gering. Sympathisch: der Hinweis auf typische Gerichte einzelner Gegenden. Restaurant-Empfehlungen hierzu fehlen leider.

Die Stadt-Pläne vermitteln eine klare Übersicht und sind, was sehr erfreulich ist, in annähernd gleichem Maßstab gehalten. Die anschließenden Stadtbeschreibungen sind ausführlich und informativ und wie das ganze Buch gut und grundsätzlich farbige illustriert. Obschon als Alltags-Gebrauchsatlas nicht bestens geeignet, ist das Aral-Autobuch ein ausgezeichnetes Kauf. Es bietet im Grunde genommen sogar mehr als nur eine optimale Touristeninformation. Es ist ein Nachschlagewerk in Sachen Bundesrepublik.

ADAC Autoreisebuch Europa

Verlag Das Beste Stuttgart und ADAC-Verlag München. Karten: Kümmerly + Frey, Bern, DM 54,—. Format: 28,5 x 17 cm, Gewicht 1,320 kg.

Kartenteil:

Europa (Shetland-Inseln bis Tanger, Lissabon bis Kreta). Maßstab 1:1 000 000, 114 Seiten mit touristischen Hinweisen und Stadtübersichten; Nord- und Osteuropa. Maßstab 1:2 750 000, 13 Seiten mit touristischen Hinweisen und Stadt-Übersichten. 108 Stadt-Pläne (Europa).

Spezialkarten:

Landesfahnen und National-Kennzeichen, Autobahn-Übersicht Europa, Alpen- und Pyrenäen-Pässe mit genauem Kommentar, Auto- und Flugfähren plus Daten und Anschriften, Autoreisezüge mit Daten, besondere Reiserouten, (Europa) 22 Vorschläge, Klimakarten (Europa), 8 Übersichten.

Zusatz-Informationen:

Reiseempfehlungen für alle europäischen Länder.

Hinweise für Autofahrer:

Autotechnik, Fahrtechnik, Reparaturen, Mietwagen, Internationale Verkehrsbestimmungen und -Zeichen. Touristik-Informationen: 90

Seiten mit ausführlichen Hinweisen über Quartiere, Preise, Formalitäten und Besonderheiten.

Europäische Architektur: 30 Seiten mit Bild-Beispielen zum Teil farbig. Versicherung, Panne, Unfall, Schutz und Hilfe im Ausland.

Entfernungstabelle Europa, Orts-Register, für alle Straßenkarten.

Beurteilung:

Die Straßenkarten (Maßstab 1:1 000 000) sind für diesen Maßstab noch recht detailliert. Ihre Übersichtlichkeit und Gestaltung ist lobenswert. Ihr Informationsgehalt reicht aber nur für Planung und zügige Anreise auf Hauptstraßen. Die weiteren Karten (Maßstab 1:2 750 000) bieten nur eine grobe Übersicht. Die Stadt-Pläne sind einfach gehalten und für touristische Belange noch ausreichend. Die Sonderkarten wirken mehr wie auf-



lockernde Illustrationen. Gut gemacht: die diversen Tourenkarten mit Texten.

Das ADAC-Reisebuch ist mit der für den Club typischen Routine in touristischen Angelegenheiten gestaltet. Die Text-Informationen sind sehr ausführlich und genau. Insgesamt ist das Werk weitgehend auf Urlaubsreisen zugeschnitten und mithin eine Anschaffung, die den herkömmlichen Auto-Atlas nur bedingt ersetzen kann.

Es ist ein kleiner Unterschied zwischen Selbsttanken und Selbsttanken.



Beim Selbsttanken sollten Sie nicht nur Geld sparen. Sondern auch Kraft und Zeit. Also haben wir es Ihnen leichtgemacht: der Abfüllschlauch ist leichter geworden, die Zapfpistole liegt leichter in der Hand, mit der praktischen Schlauchaufhängung kommen Sie leichter an den Tank. Schneller und sauberer hatten Sie noch nie Ihr Shell Benzin.

Ein paar Meter weiter können Sie ungestört Luftdruck und Ölstand prüfen, die Scheiben wischen, das Kühlwasser nachfüllen.

Im Shell Shop bekommen Sie geprüftes Autozubehör, Batterien, ein großes Reifenangebot, erstklassige Autokarten und, und, und ...

Sie sehen, wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.



Shell.
Auch im Kleinen groß.

Tauchen: Faszination unter Wasser.

Wichtigste Voraussetzung ist ein Gesundheitszeugnis vom Sportarzt. Wer etwa unter einem labilen Kreislauf, perforierten Trommelfellen oder chronischen Entzündungen im Nasen-Rachen-Raum leidet, sollte tunlichst nach einer anderen Sportart suchen. Dies gilt auch für Leute, die 50 Treppenstufen





Castrol GTX2 erhalten Sie
praktisch überall.
Sie müssen es nur
verlangen.

15W-50 IST BESSER, BESSER ALS ALLES WAS WIR BISHER HATTEN!

DIE NEUE VISKOSITÄT

Die Mehrzahl der führenden Motoren- und Ölspezialisten fordert seit langem einen Kälteviskositätsbereich 15W.

Als erste Gesellschaft erfüllt Castrol diese Forderung mit dem neuen GTX2 15W-50.

Der Kälteviskositätsbereich 15W reduziert den Verschleiß im Hochleistungsbereich und sichert gleichzeitig

problemlosen Kaltstart bei winterlichen Tieftemperaturen.

DAS MOTORENÖL MIT GARANTIE

Castrol GTX2 hat große Sicherheitsreserven für niedrige Temperaturen, genauso wie für extreme Hitzegrade.

GTX2 garantiert eine unveränderte Wirkung, auch bei harter Dauerbeanspruchung.

Deshalb gibt die DEUTSCHE CASTROL GMBH jedem Benutzer von GTX2 eine schriftliche Garantie.



GTX2 IST ANDERS

COUPON
Deutsche Castrol GmbH, 2000 Hamburg 61, Postfach

Name

Straße

Ort

Automarke

AMS 3

Bitte senden Sie mir:

- ☐ die GTX2 Information mit Weltrekordposter
- ☐ die GTX2 Garantiekarte

Tauchen

fen nicht ohne Herzattacke absolvieren können, denn das ärztliche Attest schließt eine Leistungs- und Funktionsüberprüfung ein.

Erst jetzt kann der Tauchschüler das „Nackittauchen“ mit der sogenannten ABC-Ausrüstung im Schwimmbad lernen; dazu gehören Schnorchel, Maske und Flossen. Er übt das richtige Auf- und Abtauchen, An- und Auskleiden auf dem Beckenboden, Drehungen oder Loopings. Wichtig ist, daß er das Ausblasen der Maske unter Wasser beherrscht, noch wichtiger ist der Druckausgleich der Trommelfelle: Schon nach wenigen Metern unter der Oberfläche hält er sich die Nase zu und imitiert das Schneuzen. Ein leichtes Knacken in den Ohren zeigt an, daß ein korrekter Druck hergestellt ist.

Die Kurse – sie dauern meist ein Vierteljahr – lassen sich am besten im Verein absolvieren. Die Aufnahmegebühr liegt bei etwa 50 Mark, der Jahresbeitrag bei ungefähr 100 Mark, die Übungen kosten bis zu 200 Mark. Geräte werden oft von den Klubs gestellt. Interessenten erfahren deren Adressen (wie auch solche von Sportärzten) vom Verband Deutscher Sporttaucher e.V. (VDST) in 2000 Hamburg 36, Bleichbrücke 10.

Wenn der Schüler den Umgang mit der ABC-Ausrüstung und die oft lebensrettende Zeichensprache gelernt hat, folgt der Kurs im Frei- oder Gerätetauchen mit Preßluftflasche und Lungenautomat. Auch jetzt wird wieder das An- und Ablegen der Geräte geübt, ebenso wie der Mundstückwechsel oder die Wechselatmung zweier Leute aus einer Preßluftflasche für den Notfall.

Der Kurs endet mit einer theoretischen und praktischen Prüfung, die manchmal einige Freitauchgänge in den umliegenden Gewässern umfaßt. Hernach erhält der Taucheleve das bronzene Tauchsportabzeichen, das im Ausland wichtig ist. Denn seriöse Verleiher geben ihre Gerätschaften nur an solche Touristen heraus, die die international gültige Plakette vorweisen können.

Wer jetzt nicht weiterhin verrostete Haarklammern aus Schwimmbadkanten mag, kann sich im Angebot der Reiseveranstalter ein passendes Ziel aussuchen. Als Eldorado gelten den Unterwasserleuten das Rote Meer, die

Karibik oder die Inseln des Indischen Ozeans. Preiswerter sind die unverschmutzten Wasserlandschaften des Mittelmeers wie etwa Sardinien, Korsika oder Malta zu erreichen, und ganz billig geht es im Bodensee, in einem Eifeler Maar oder, notfalls, auch im nächsten Baggersee.

Allerdings gilt bei allen Exkursionen das eheerste Gesetz der Flossenjünglinge: „Tauche nie allein!“ Vor allem Anfänger können schnell in Panik geraten oder, wenn sie zu tief abgetaucht sind, in den berüchtigten Tiefenrausch verfallen, der dem euphorischen Zustand nach dem Genuß einer Flasche hochprozentigen Wodkas ähnelt – nur daß man, sofern kein Helfer für den behutsamen Transport nach oben zur Stelle ist, den Kater nicht mehr spürt.



Geländegängige Großraumwagen bieten Tauchern die beste Möglichkeit, schwere Gerätschaften auch an unerschlossene Küstenstriche zu transportieren.

In kälteren Gewässern gehört zur Ausrüstung ein Schutzanzug aus Neopren, der in verschiedenen Stärken angeboten wird. Da er zusätzlichen Auftrieb verleiht, muß außerdem ein gewichtsausgleichender Bleigürtel angeschnallt werden.

Selbst einfache Tauchgänge bis zu zehn Metern Tiefe sollten nur mit einem gut ablesbaren Tiefenmesser absolviert werden. Wichtig ist auch die Tauchuhr, möglichst mit Leuchtziffern, damit selbst in dunklen Gewässern oder größeren Tiefen (schon nach etwa fünf Metern verschwimmen zunehmend alle Farben im Wasser) die Tauchdauer zuverlässig bestimmt werden kann. Ein

Dekompressionsmeter gibt über einen Zeiger dem aufsteigenden Taucher an, in welchen Wassertiefen er welche Pausen einlegen muß.

Gewissenhafte oder solche, die das Abtauchen mit Blei bequem und das Auftauchen dennoch mühelos gestalten wollen, gürten sich eine Rettungs- und Tarierweste um. Sie erlaubt, etwa bei defektem Preßluftgerät, einen Notaufstieg aus bis zu 60 Metern Tiefe. Aber sie hat auch Sinn für Normaltaucher, die damit ihren Auf- und Abtrieb ohne einen einzigen Flossenschlag regulieren können.

Wieviel Blei und welcher Anzug, ob eine Jacke mit oder ohne angeschnittener Kopfhaut, ob Füßlinge mit oder ohne Sohle: Tricks und Tips fürs Tau-

chen gibt es am preiswertesten im Klub. Nur hier werden die Schüler mit Begriffen wie Nullzeit, Dekompression oder Auftauchgeschwindigkeit vertraut gemacht, deren Kenntnis oft lebenswichtig ist.

Fast alle Tauchlehrer wissen auch von allzu ungeduldigen Neulingen zu berichten, die nach drei Stunden Theorie im Sportartikelgeschäft oder per Versandhauskatalog ihre Ausrüstung unberaten zusammenstellten und, weil sie so sinnvoll erschienen, ein paar Ohrenstöpsel erstanden. Solche Unvernunft endet mit Sicherheit beim Ohrenarzt, der für geplatzte Trommelfelle allenfalls ein Achselzucken übrig hat. ►

Unser Dunlop SP wandert etwas weniger als andere Reifen.

Dafür läuft er etwas länger.

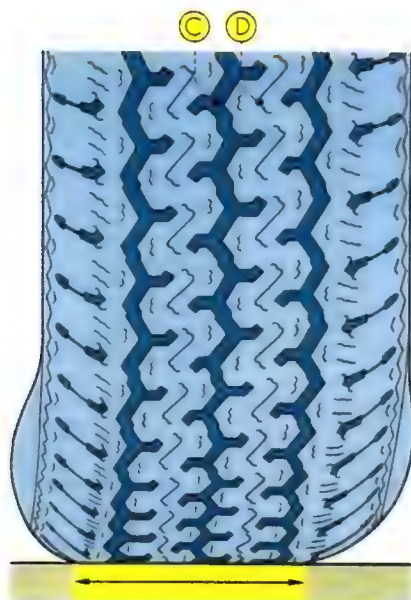


Abb. 1a: Stahlgürtel-Reifen ohne Entkuppungsrillen in der Kurve. Die Lauffläche wird durch den Druck rechts angehoben.

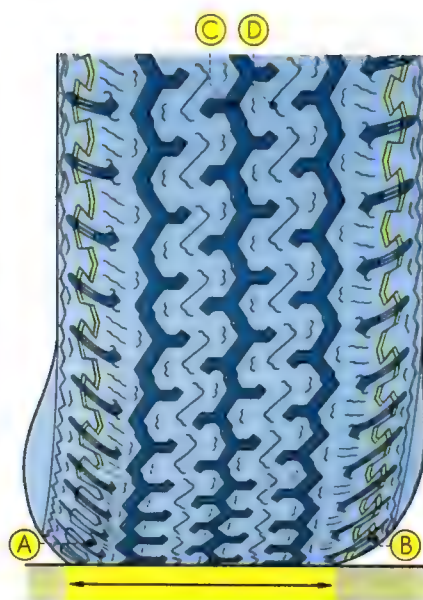


Abb. 1b: Der Dunlop SP in der gleichen Situation. Seine Entkuppungsrille (B) öffnet sich und trennt die Lauffläche leicht von der Reifenschulter.

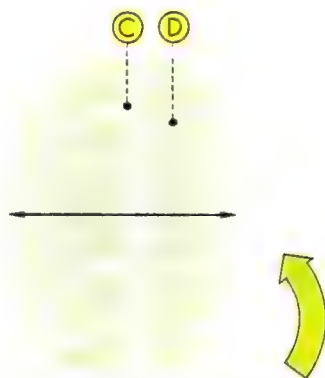


Abb. 2a: Aufstandsfläche eines Stahlgürtel-Reifens ohne Entkuppungsrillen. Die Lauffläche ist schmäler.

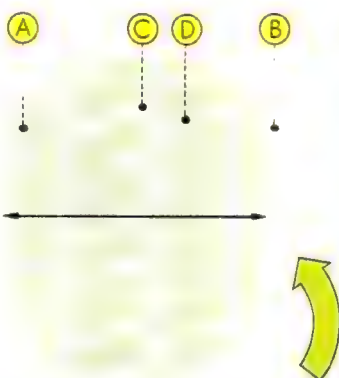


Abb. 2b: Die Aufstandsfläche des Dunlop SP in der Kurve.

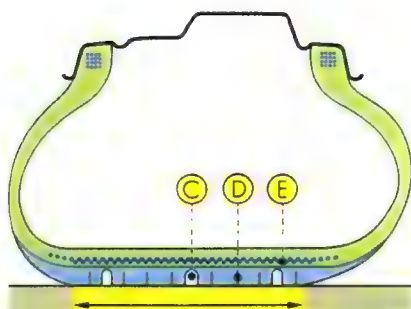


Abb. 3a: Querschnitt durch einen Stahlgürtel-Reifen ohne Entkuppungsrillen in der Kurve.

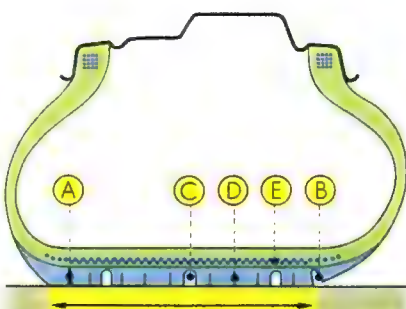


Abb. 3b: Querschnitt durch den Dunlop SP. Durch die trennende Funktion der Entkuppungsrillen ist die Lauffläche in der Kurve sichtlich breiter.

Es ist bewiesen, daß Reifen vor allem in Kurven verschleßen. Der Abrieb kann dort bis zu achtmal so hoch sein wie bei Geradeaus-Fahrt. Wir möchten Ihnen heute erklären, woher das kommt, und was Dunlop dagegen tut.

In Kurven unterliegt jeder Reifen starker seitlicher Beanspruchung. Dadurch wird seine Lauffläche auf einer Seite angehoben (s. Abb. 1a und 3a). So wird bei starkem seitlichem Druck die Aufstandsfläche schmaler (s. Abb. 2a).

Resultat: Der Reifen fährt nicht nur vorwärts, sondern er bekommt durch ständiges Aufliegen und Abheben in den Schulterpartien Querschleift. D. h. er wandert. Und dies ist mit die Quelle für den Reifenabrieb.



Abb. 4a: Entkuppungsrille, geschlossen.



Abb. 4b: Entkuppungsrille, geöffnet.

Wir haben einen Kranz von verzahnten Kerben rings um unseren Dunlop SP Stahlgürtel-Reifen gelegt. Diese Kerben nennen wir Entkuppungsrillen, weil sie in der Kurve die Lauffläche leicht von der Reifenschulter abkuppeln (s. Abb. 1b und 3b). Durch die trennende Funktion der Entkuppungsrillen wird die Lauffläche des Dunlop SP in der Kurve nicht angehoben, sondern bleibt auf der Straße, mit erheblich breiterer Aufstandsfläche (s. Abb. 2b). Zudem paßt sich die andere Reifenschulter dank der Entkuppungsrille schlupffreier der Bodenoberfläche an und verteilt den seitlichen Druck wieder auf die gesamte Aufstandsfläche.

Der Dunlop SP wandert in der Kurve deshalb nicht so stark wie Reifen ohne Entkuppungsrillen, hat entsprechend weniger Abrieb und läuft dadurch länger^{*)}. Gleichzeitig sorgen die Entkuppungsrillen für zusätzliche Sicherheit und bessere Bodenhaftung in Kurven, dank der so verbreiterten Lauffläche.

All diese Vorteile haben den Dunlop SP aber nicht etwa teurer gemacht. Sie bekommen ihn bei Ihrem Reifenfachhändler zum normalen Stahlgürtel-Reifen-Preis. Erfindung inbegriffen.

^{*)} Dies beweisen unsere ständigen Langlauf-Konvoitests. Zwei Fahrzeuge gleichen Typs, eines mit Dunlop SP Stahlgürtel bereift, eines mit dem anerkannt besten Langlaufreifen der Konkurrenz. Alle 2000 km elektronische Messungen an den gleichen Abriebstellen. Resultat: Die Langlaufleistungen des Dunlop SP waren im Durchschnitt gleich gut oder besser.

- Ⓐ Geschlossene Entkuppungsrille.
- ⓐ Offene Entkuppungsrille. ⓐ Nute.
- ⓐ Lamellen-Schnitt. ⓐ Stahlgürtel.

DUNLOP SP

Dunlop SP, das Stahlgürtel-Ass. Der Langlaufreifen mit dem Sicherheitsprofil.

Tauchen

Indes kommt vor dem Vergnügen des Schwebens, des unvergleichlich stillen Dahingleitens unter Wasser, in dem sich Geräusche auf das Fauchen des Lungenautomaten reduzieren, der mühsame Anmarsch zu den Tauchgründen.

Das beste Transportmittel zu fernen Küsten ist das Auto. Auch wer mit dem Flugzeug exotische Gegenden aufsucht, benötigt einen Wagen: Das Tauchgerät wiegt rund 25 Kilogramm, der Bleigurt vier bis sieben, Lampe, Anzug, die großen Flossen und viele Kleinigkeiten vom Messer über Ersatzbatterien bis hin zur Gummilösung zum Kleben des Anzugs wollen mitgeführt werden.

Wer gar in einsamen Küstenstrichen tauchen möchte, muß zwecks Füllung seiner Flaschen einen Luftkompressor (25–40 Kilogramm) und am besten ein Schlauchboot samt Motor (80–180 Kilogramm) einladen. Denn gute Tauchgründe sind per pedes an der Küste nur selten zu erreichen, die besten Riffs liegen oft 800 bis 1500 Meter vor den Ufern.

Büchertips für Neu-Taucher

Um sich einzustimmen:

Hans Hass, Welt unter Wasser, Molten-Verlag, Wien & München.

Der Altmeister des deutschen Tauchsports gibt in diesem reich illustrierten 390-Seiten-Buch einen sehr anschaulichen und gut lesbaren Überblick über die verschiedensten Aspekte der Unterwasserforschung und Tauchtechnik.

Bevor man Flossen kauft:

Walter Mattes, Das große Taucherbuch, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Walter Mattes, Tauchausbilder im

Verband Deutscher Sporttaucher, weiß aus langjähriger Erfahrung, was für sinnvollen Tauchsport nötig und was nicht erforderlich ist, was man wissen sollte und wie man am besten untertaucht. Verständlich erleichtert er dem Newcomer das Einsteigen in den Unterwasser-Sport.

Wo man ins Wasser steigt:

Hans Heinrich Vogt, Neuer Tauchatlas, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Vogt sieht viele südliche Küsten nur von unten und weiß, wo Kompressoren zum Flaschenfüllen stehen.

Als Transportgefährte eignen sich besonders relativ hochbeinige Mobile mit großen Heckklappen, bei denen selbst schwere Güter mühelos verladen werden können.

Wer seines Autos am erreichten Ziel völlig überdrüssig wird und dann beschließen sollte, gänzlich zum Wassermenschen zu mutieren, für den bietet

sich an, seinem treuen Gefährt ein „taucherisches“ und umweltfreundliches Ende zu bereiten: Man wirft das Mobil ins Wasser und kann innerhalb nur eines einzigen Jahres erleben, mit welchem Vergnügen sich sonst scheue Fischarten im Gehäuse ansiedeln und die Gummiteile verspeisen.



Nach 6 Jahren Forschung der neue Weg:

NERIL® verhütet Haarausfall, denn es bekämpft Ursachen und Symptome.

Haarausfall und Haarausfall-Symptome, wie starke Überfettung des Haares, akute Schuppenbildung und Haar- und Kopfhautschäden, treten ein, wenn die natürliche Versorgung der Kopfhaut nicht mehr funktioniert.

Das kann rechtzeitig verhindert werden mit der haarwissenschaftlich neuen Wirkmethode von NERIL Haar-Reaktiv.

NERIL Haar-Reaktiv bewirkt eine schrittweise Reaktivierung der für das gesunde Haarwachstum lebenswichtigen Kapillarfunktion. Einerseits durch die aktive Innenwirkung, andererseits durch die haarwissenschaftlich neue Wirkstoff-Kombination.

Die neue Wirkstoff-Kombination in NERIL Haar-Reaktiv:

- Ammosäure-Komplex
- Wirkstoff-Komplex CCF
- Wirkstoff-Komplex RSN-O
- Vitamin-Komplex
- Proteine



Die Wirkstoffe regenerieren die Kopfhaut, gelangen in die Kapillaren und sorgen für Durchblutung sowie für richtige Ernährung der haarbildenden Kopfhautorgane. Durch die regelmäßige Pflege kann das Haar wieder gesund und natürlich nachwachsen.

NERIL gibt es in Apotheken, Drogerien, Parfümerien, bei Friseuren und Fachabteilungen der Warenhäuser.

Entwickelt und hergestellt in den haarwissenschaftlichen Forschungslaboratorien Georg Dralle Hamburg.

NERIL-Haar-Reaktiv
aktiviert die erschöpften Haarorgane.

Dr. Dralle



NE 1775

OHREN AUF BEIM AUTOKAUF!

Wenn man den Alfasud betrachtet, dann sieht man eine kompakte, ansprechende Form. Man entdeckt seine vier Türen (serienmäßige!), öffnet eine und sieht den unwahrscheinlich großen Innenraum.

Im Prospekt liest man, daß er wirklich 63 PS bei 1200 Kubik hat und eine Höchstgeschwindigkeit von über 150 km/h. Man erfährt außerdem von seinen 4 Scheibenbremsen und dem 6-fach-verstellbaren Lenkrad.

Macht man eine Probefahrt, dann hört man zum ersten Mal... angenehm wenig. Denn zu allem hat der Alfasud eine erstaunliche Geräuschkämpfung. Dieses zusätzliche und wichtige Sicherheitsmoment wurde erreicht, indem der ohnehin ruhige Motor zum Fahrgastraum hin doppelt isoliert ist. Gleichzeitig wurde alles, was vibriert und Geräusche leitet, mit dämmendem Material verkleidet, einschließlich der Spritzwand und des Fußbodens. Ganz besonders sorgfältig wurden die von mechanischen Organen herrührenden Geräusche unterbunden. **WIE GESAGT:**

DER ALFASUD IST DAS RICHTIGE AUTO FÜR JEDEN, DER HERZ, VERSTAND, EIN GUTES OHR UND RUND 8.700 MARK HAT.

„Also Wolfgang, wirklich, das ist ein schönes Auto, dieser Alfasud... Sud? Meinetwegen – Schön leise ist der Alfasud, da kann man sich endlich auch einmal während der Fahrt richtig unterhalten. Wolfgang, hörst Du mir auch zu? ... Wenn wir bei Tante Clara sind, dann werd' ich sie mitten ins Gesicht fragen, ob das wirklich stimmt, daß die Monika diesen italienischen Koch heiraten muß, weil sie im fünften ist. Ich finde das unerhört, auch noch im Jahr der Frau! Wolfgang, Du hörst mir gar nicht zu! Sag doch auch mal was, jetzt wo wir uns so schön unterhalten können... bitte, erinnere mich daran, daß ich Heini die Taschentücher gebe, die Dir Bodo an Weihnachten geschenkt hat. Ja? Also, ich muß immer an das arme Kind denken, so ein armes Kind, deutsch und italienisch alles durcheinander, ich weiß nicht. Ich würde das nicht mitmachen, wenn ich das Baby wär. Wirklich nicht. Wolfgang! Wolfgang! guck doch mal die Kaninchen... Jetzt sind sie weg! Das ist wirklich schön, daß Du mitkommen konntest, weil Du ja heute langen Samstag hättest, dann lernst Du auch mal die Frau von Frank kennen. Den Frank kennst Du doch, das ist der mit den Locken. Nein, nicht den Fred. Der hat nur Dauerwellen. Stell Dir vor, ein Mann mit Dauerwellen. Also ich weiß nicht, ob ich das mitmachen würde, wenn Du morgen mit Dauerwellen kämst. Hihihhi. Also wirklich, diese Edith muß Nerven haben... wo war ich stehengeblieben? Ach, ja, die Frau von Frank, also ich find' sie ja reizend. Die gefällt Dir bestimmt, obwohl sie ja einen schweren Stand in der Familie haben soll. Aber so war das bei Dir auch und Du hast Dich ja auch durchgesetzt...“



„Uns fehlen Rennstrecken“

Interview mit BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch.

Von Karl Mauer

?: Herr Neerpasch, bevor Sie 1972 von Ford zu BMW wechselten, haben Sie erfolgreichen deutschen Fahrern wie Dieter Glemser, Jochen Mass und Hans Joachim Stuck die Steigbügel gehalten. Heute kümmern Sie sich kaum noch um die Förderung junger Talente. Lohnt sich das nicht mehr?

Neerpasch: Sicher lohnt sich das noch. Nur, bei Ford haben wir mit Autos angefangen, die in eine Klasse hineinpaßten, in der man Nachwuchsfahrer fördern kann. Heute haben wir Werkswagen, die in eine Klasse hineinkommen, die schon zu schnell für Nachwuchsfahrer ist. Deshalb können wir Nachwuchsfahrer, die noch nicht geschult sind, nicht direkt auf Werkswagen setzen, was zur damaligen Zeit ging. Das muß man deutlich sehen.

?: Können Sie heute einen solchen Wagen nicht mehr einsetzen? Diese Klassen existieren ja zweifellos noch.

Neerpasch: Theoretisch ja. Es ist halt nur so, daß sich der Werkssport auf eine andere Ebene verlagert hat, über die Deutsche Meisterschaft auf die Europa-Meisterschaft und in unserem Fall auf eine Internationale Meisterschaft in Amerika.

?: Warum gibt es denn bei uns in Deutschland kein System wie es beispielsweise in Frankreich existiert, das talentierten Nachwuchs ohne Rücksicht auf Geldbeutel und Herkunft fördert?

Neerpasch: In Frankreich steht die ganze Industrie dahinter und nicht nur ein Hersteller. Die ganze Mineralölindustrie und viele Hersteller arbeiten auf diesem Gebiet zusammen. Es ist einfach Geld da. Das ist bei uns einfach nicht da.

?: Wir haben die gleiche Industrie. Warum ist es bei uns nicht da?

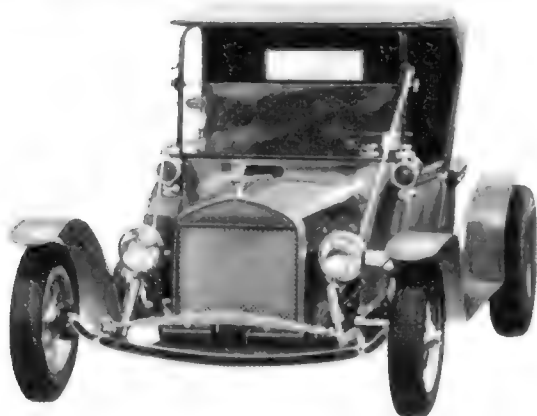


Jochen Neerpasch, Rennleiter und Chef der BMW Motorsport GmbH.

FOTO: SEUFERT

Der Kredit zum Anlassen.

Oder: Wie Sie schnellstens zu einem neuen Auto kommen.



Mit unseren Ratenkrediten machen wir es Ihnen leicht. Gehen Sie zur nächsten Commerzbank-Geschäftsstelle. Sie brauchen nur Ihren Personalausweis und Ihren Lohn- oder Gehaltsstreifen mitzubringen. Unsere Kundenberater werden sich Ihrer Finanzierungswünsche sofort annehmen.

Oder bedienen Sie sich des angefügten Kupons.

Commerzbank-Ratenkredite gibt es bis zu 25 000 Mark. Sie sind billiger als manches andere Kreditangebot.

COMMERZBANK

An die Commerzbank, Abt. ZPM
6 Frankfurt (Main), Postfach 2534

AMS

Ich interessiere mich für einen Commerzbank-Ratenkredit bis zu _____ DM und bitte um nähere Informationen.

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____

KONI's Preis für Sicherheit.

KONI weiß, daß niemals alle Autofahrer KONI's Perfektion kennen lernen werden. Spitzenleistungen sind nun mal nicht beliebig vermehrbar. Dennoch meinen wir, daß man Perfektion nicht hoch genug treiben kann (wenn man es kann), wenn es um Verkehrssicherheit geht. Der etwas höhere Anschaffungspreis für KONI's zahlt sich letztlich doppelt aus: durch ein wesentlich verbessertes Fahrverhalten und durch eine Langlebigkeit, die Preis für Sicherheit klein werden läßt – obwohl man Sicherheit groß schreiben sollte.



COUPON

Schreiben Sie uns, wenn Sie mehr über die Vorteile der KONI's wissen möchten.

De Koning GmbH, 5431 Ebernhahn/Uww., Industriegebiet

☐ Senden Sie mir bitte Ihr Informationsmaterial

☐ Ich fahre einen _____ Baujahr _____

Welchen KONI empfehlen Sie mir?

Meine Anschrift: _____



Interview mit Neerpasch

Neerpasch: Vielleicht ist bei uns der Motorsport noch nicht so ausgeprägt wie in Frankreich. Aber auf jeden Fall wird er in Frankreich sehr viel nationalisierter betrieben, als hier bei uns.

?: Was tut denn BMW selbst für den Nachwuchs?

Neerpasch: Wir sehen in der Formel 3 ein gutes Aufgabengebiet. Wir sind der Ansicht, daß die Formel 3 für einen Nachwuchsfahrer, der die Absicht hat, Profi zu werden, eine gute Basis ist, eine bessere als die Markenformeln. Erstens, weil die Formel 3 international ausgeschrieben ist und die Autos außerdem von Herstellern gebaut werden, die in der Formel 2 und in der Formel 1 fahren. Diese kontrollieren die Formel 3, beobachten sie besser und können auch Vergleiche anstellen. Wir haben jetzt einen Formel-3-Motor gebaut, der dieses Jahr zum erstenmal einge-

eingeschritten und hier wäre die einzige Möglichkeit die, daß die interessierte Zubehörindustrie und natürlich die Automobilindustrie selbst an einem solchen Projekt arbeiten.

?: Könnte man nicht beispielsweise eine Institution bilden, in der Industrie und ONS Hand in Hand zusammenarbeiten?

Neerpasch: Dies ist durchaus denkbar.

?: Gibt es Bemühungen in dieser Richtung?

Neerpasch: Mir sind keine bekannt.

?: Warum gibt es sie nicht? Ist es kein Anliegen der einzelnen Firmen, der Industrie oder der ONS, etwas für den Nachwuchs zu tun?

Neerpasch: Ich möchte noch einmal betonen, daß es ein großes Anliegen von uns ist, den Nachwuchs in Deutschland, den professionellen Rennfahrer-

sonders schwer wiegt, Ihre Umwelt durch Lärm und Gestank zu belästigen.

Neerpasch: Zumindest BMW liegt da auf einer ganz anderen Linie. Wir betreiben den Sport aus technischen Gründen und auch aus menschlichen Gründen. Wir wollen das System Mensch – Maschine erforschen. Wir sind seit einiger Zeit dabei, unsere Fahrer auch körperlich und geistig auf die Rennen vorzubereiten. Wir wollen auch die Fahrer untersuchen und bei dem Hochleistungseinsatz sowohl auf der medizinischen wie auch auf der psychologischen Seite messen. Wir wollen diese Auswertungen nachher verwerten und auch dem Normalfahrer zugänglich machen. Das ist eine Aktion, die bei uns seit eineinhalb Jahren läuft und die kurz vor dem Abschluß steht.

?: Es gibt ja bei Ihnen Pläne für einen Formel-1-Motor. Unter welchen Voraussetzungen könnten diese Pläne realisiert werden?

Neerpasch: Zunächst einmal: Pläne haben wir noch nicht, wir haben Überlegungen, ob wir in die Formel 1 gehen. Wenn sich ein Industrieunternehmen, ein großer Hersteller wie BMW z. B., mit Formel-1-Plänen beschäftigt, dann muß das Unternehmen erfolgreich sein, dann muß man einen Leistungsvorsprung haben. Wenn man den über eine längere Zeit hinweg hat, wird die Formel 1 an Popularität zweifelsohne verlieren. Deshalb gehen unsere Überlegungen dahin, wenn wir uns mit der Formel 1 beschäftigen würden, dann nicht mit einem ganzen Auto, sondern höchstens mit dem Triebwerk, das dann wiederum für alle Teilnehmer erhältlich sein wird. So wie es in der Formel 2 gemacht wird.

?: Könnten Sie dabei einen deutschen Fahrer berücksichtigen?

Neerpasch: Ich glaube, wir haben im Moment in Deutschland drei Fahrer, die gut in der Formel 1 sind!

?: Welcher Fahrer wäre im Augenblick, Ihrer Meinung nach, am reifsten und am besten geeignet für die Formel 1?

Neerpasch: Ich würde es so sagen: Ich glaube, daß Hans Stuck das größte Talent ist, daß Jochen Mass mehr Erfahrung hat. Es ist schwierig, jetzt zu beurteilen, wer in zwei Jahren weiterkommt. Rolf Stommelen hat praktisch beides, er ist ein guter Fahrer und



Einst selbst erfolgreicher Rennfahrer, wemgleich auch gelegentlich abseits der Piste: Jochen Neerpasch.

setzt wird. Wir glauben, daß wir durch dieses Formel-3-Engagement den Nachwuchs fördern können und werden da auch erfolgversprechenden Fahrern den richtigen Weg zeigen.

?: Das sind aber alles nur Schritte, die der einzelne unternimmt. Gibt es keine Möglichkeit, diese Einzelbemühungen zu koordinieren?

Neerpasch: Ja sicher, dies ist ein guter Vorschlag. Nur muß das von einer neutralen Stelle her passieren, man kann das nicht als Wettbewerber.

?: Wäre beispielsweise die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS) keine solche neutrale Stelle?

Neerpasch: Die ONS oder die Automobilclubs. Aber es ist Geld dazu erforderlich, ein solches Projekt durchzuführen. Da müßte die Industrie schon

nachwuchs, zu fördern. Wir würden es sehr begrüßen, wenn es eine solche Institution geben könnte. Das Problem ist nur, daß sie finanziert werden muß. Da haben wir aber gute Beispiele in Frankreich und Italien, die eine Nachwuchsförderung seit langer Zeit vorbereitet haben. Dort ist jetzt ein guter Nachwuchs sichtbar. Wir sollten wirklich Überlegungen anstellen, wie wir das machen können. Das muß eine neutrale Institution sein wie die ONS oder die Automobilclubs. Aber die Sache muß finanziert werden. Wir haben hier in Deutschland ein weiteres Problem, nämlich daß es zu wenig Rennstrecken gibt. Frankreich und Italien verfügen über mehr als ein Dutzend kleiner Pisten, wo man die Möglichkeit hat, den Nachwuchs ausgiebig und in Ruhe zu sichten.

?: Motorsportler müssen sich vermehrt dem Vorwurf aussetzen, Hasardeure zu sein, und, was in dieser Zeit ganz be-

hat viel Erfahrung, aber er ist, um Weltmeister zu werden, schon zu lange drin.

?: Ihr Tourenwagenprogramm in Amerika läuft mit Ende des Jahres aus?

Neerpasch: Wir haben unser Tourenwagenprogramm auf diese Saison beschränkt. Wir werden damit aber nicht die sportlichen Aktivitäten in den USA fallenlassen. Wir werden versuchen, die Privatfahrer im nächsten Jahr zu unterstützen und das, was wir jetzt werksseitig angefangen haben, durch

Privatfahrer oder professionelle Teams im nächsten Jahr weiterzuführen. Wir werden uns im nächsten Jahr auf einem anderen Gebiet des Motorsports engagieren, auch mit einem Werksteam.

?: Können Sie schon sagen, wo?

Neerpasch: Nein, die Entscheidung ist noch nicht gefällt worden. Wir wollen erst bis Mitte des Jahres warten, wie sich die USA-Aktivität entwickelt.

?: Was würden Sie denn persönlich gerne machen?

Neerpasch: Der Anschluß wäre natürlich jetzt, die Produktionswagen-Weltmeisterschaft zu fahren, da kommt uns das Reglement nicht zugute. Die Entscheidung wird praktisch auf der Tourenwagenseite zwischen Gruppe 2 und Gruppe 5 fallen. Natürlich werden wir immer hier in Deutschland die Rennsport-Meisterschaft, auch in Europa die Tourenwagen-Meisterschaft, wenn nicht selber, dann durch Kunden beschicken. Wir werden also den Breitensport auf jeden Fall aufrechterhalten.



50g DM 2,50

Clan

ist ein Tabak von ausgesprochen mildem Charakter und voll-würzigem Geschmack. Mit einem unvergleichbar markanten Duft, der schon für manche hübsche Überraschung gesorgt hat. Weil er sie an ihrer Nase herbeigeführt hat.

Probieren Sie ihn mal aus!

Zweiter Anfang

Ex-Brabham-Konstrukteur Ron Tauranac hat einen neuen Formel-Wagen konstruiert.

Die Episode scheint unglaublich, ist aber wahr: Beim ersten diesjährigen Formel-3-Rennen in England stand ein junger Australier, Larry Perkins, in der ersten Startreihe. Als das Feld auf die Reise geschickt wurde, fuhr der junge Mann mit der Nickelbrille allen auf und davon – bis er sich im Rückspiegel über den Verbleib der Konkurrenz informieren wollte. Diese war inzwischen so weit abgeschlagen, daß Larry lange nach rückwärts blicken mußte – zu lange, denn er verpaßte eine Kurve und flog von der Bahn. In einer mitreißenden Aufholjagd schob er sich schließlich wieder bis auf den fünften Platz vor.

Am Rand der Rennstrecke stand derweil eine in der Formel 1 ehemals als genial geltende Figur und nahm die ersten Bestellungen für den Wagen entgegen, den Larry Perkins in Thruxton zum ersten Mal ausritt: einen RALT, konstruiert von Ron Tauranac, dem Mann am Pistenrand. Im Alter von 50 Jahren hat der in England geborene Australier einen neuen Anfang gemacht.

Vor 14 Jahren zeichnete er in Zusammenarbeit mit seinem Landsmann Jack Brabham seinen ersten Monoposti, der zunächst die Bezeichnung MRD, später den Namen seines Fahrers erhielt: Brabham. Zehn Jahre lang saß Tauranac für Brabham am Zeichenbrett, konstruierte die Wagen, mit denen Jack Brabham 1966 und Denny Hulme 1967 die Weltmeisterschaft errangen und legte den Grundstein für eine Verkaufsorganisation, die lange Zeit die meisten einsitzigen Rennwagen überhaupt verkaufte. Neben den erfolgreichen Grand-Prix-Rennwagen widmete sich Tauranac mit besonderer Hingabe der Formel 2: Von 104 Rennen der 1600 ccm-Formel (1967 bis 1971) gewannen Brabhams 33 Veranstaltungen, von den 47 Meisterschaftsläufen der 1000 ccm-Formel (1964 bis 1966) gar 28.

Als sich Jack Brabham vom Rennsport zurückzog und das Finanzgenie Bernie Ecclestone die Organisation übernahm, verließ auch Tauranac Brabham, werkelte bei diesem und jenem Team, ließ

seine mannigfaltigen Erfahrungen in verschiedene Konstruktionen einfließen und entschloß sich schließlich, selbst wieder Monoposti zu bauen. In einer kleinen Garage in der Nähe des englischen Städtchens Woking scharte er drei Mechaniker um sich und baute den ersten RALT, der in Wirklichkeit das sechste Auto ist, das diesen Namen trägt: Ehe Tauranac nach England zu Brabham kam, spendierten er und sein Bruder Austin Lewis bereits ihre Initialen für fünf in Australien produzierte Rennwagen.

Der neueste RALT, der die Typenbezeichnung RT 1 trägt, ist kompakt und über die Maßen sorgfältig konstruiert.



**Zurück zum Zeichenbrett:
Der ehemalige
Brabham-Konstrukteur Ron
Tauranac (oben)
und sein Erstlingswerk Formel-3-
RALT (rechts).**



FOTOS: BRINTON

Er stellt ein ausgesprochenes Basismodell dar, das mit geringfügigen Änderungen an die Bestimmungen anderer Formeln angepaßt werden kann. Vorderhand jedoch soll es sich erst einmal in der Formel 3 bewähren: „Mein augenblickliches Ziel ist es, erst einmal ein paar kleine Rennwagen zu bauen, die besser sind als alle anderen“, gibt sich Tauranac bescheiden. Allerdings liebäugelt der Altmeister auch mit einer zweiten Karriere als Formel-1-Konstrukteur: „Ich würde nichts lieber tun, als wieder Grand-Prix-Rennwagen zu bauen, aber die finanzielle Unterstützung ist heute in der Formel 1 wichtiger und schwieriger

als jemals zuvor. Dadurch ist der Durchbruch im Grand-Prix-Geschäft heute viel schwerer als beispielsweise vor zehn Jahren.“

Die Stärke von Tauranac lag stets in der Effizienz vergleichsweise einfacher Konstruktionen. So wurde auch der neue Formel-3-Rennwagen ausgelegt, wie ihn der Nachwuchsfahrer braucht: kompakt, um auch im dichten Rennverkehr beweglich zu sein, einfach, um auch mit der Hilfe eines einzigen Mechanikers auszukommen. Die Formel-3-Version verfügt über einen einzigen Seitentank, für die Formeln 5000, 2 oder 1 wird auf der anderen Seite ein zusätzlicher Tank angebracht.

Noch ehe das erste Auto fertig war, lagen Bestellungen aus Italien, Schweden und Singapur vor – von Leuten, die überzeugt waren, daß gut sein muß, was Tauranac konstruiert.

Der Australier produziert derzeit emsig und es scheint, als sollte sich der Kreis mit einer weiteren Brabham-Tauranac-Liaison schließen: Geoffrey, Jack Brabhams ältester Sohn, ist derzeit Australiens erfolgreichster Nachwuchsfahrer. Wie einst sein Vater, will sich auch er im nächsten Jahr im europäischen Renngeschäft versuchen. „Es wäre zu schön“, sinniert Ron Tauranac, „wenn er einen RALT fahren würde.“ *Alan Brinton*

Der Mehrurlaub



Spanien. 3286 Kilometer Meeresküste. Zahlreiche Seen und Stauseen. Das macht Spanien zum idealen Urlaubsziel für alle Segel- und Motorbootsportler. Entlang der Küste stehen alle Fischereihäfen und zahlreiche neue Yachthäfen zum Anlegen offen. Genießen Sie die malerische Landschaft. Die kleinen verschwiegenen Buchten. Den Sonnenuntergang am Meer.

Spanien.
Wasser, Wind und Sonne
gehören dazu.

Machen Sie Ferien vom Alltag. In Spanien. Im Land der Sonne und des Lichtes. Im Land der traditionellen Gastfreundschaft und Herzlichkeit. In Spanien sind Sie gerngesehener Gast.



Spanien.
Ihr Urlaubsziel 1975.

Spanien.

**Mehr Urlaub
für Ihr gutes Geld.**

Ausführliche Informationen erhalten Sie von Ihrem Reisebüro und vom Spanischen Fremdenverkehrsamt.

Düsseldorf. Graf-Adolf-Straße 81. Telefon: 37 04 67 · Frankfurt. Bethmannstraße 50. Telefon: 28 57 60 · Hamburg. Ferdinandstraße 64-68. Telefon: 33 07 87 · München. Oberanger 6. Telefon: 26 75 84
In Österreich: 1010 Wien. Maysedergasse 4. Telefon: 52 13 82 · In der Schweiz: 8008 Zürich. Seefeldstraße 19. Telefon: 34 79 30



Diese Anzeige sollten Sie gründlich lesen.

(Nicht nur weil es den Großen Shell Atlas 100 x zu gewinnen gibt)

★ LIQUI MOLY oiladditiv mit MoS₂ senkt den Verschleiß im Motor nachweislich um über 40 %.

★ Das Hochleistungsadditiv MoS₂ schützt den Motor bei hoher Belastung (Kaltstart, Stadtverkehr, lange Autofahrten usw.) vor materialfressender Reibung.

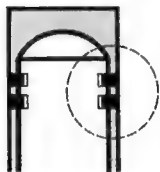
★ Der ADAC-Test „Ölzusätze“, in dem LIQUI MOLY oiladditiv am besten abschnitt, hat außerdem bestätigt, daß unser Hochleistungsadditiv den Ölverbrauch erheblich senkt. Im Test um über 30 %.

In diesem Heft ist eine zweite LIQUI MOLY-Anzeige. Mit Fragen. Wenn Sie die richtig beantworten und den Coupon rechtzeitig einsenden, können Sie einen der 100 Großen Shell Atlanten gewinnen.



Möchten Sie vorher noch weitere Informationen über LIQUI MOLY oiladditiv? Dann schreiben Sie uns schnell. Am 30. Juni 1975 ist Einsendeschluß.

Wir halten auch Ihr Auto fit. **LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postf. 2829**



Hier werden durch hohe mechanische Kräfte (Seitendruck des Kolbens bis 6 bar), hohe Drücke (am Kolbenboden bis 35 bar), hohe Temperaturen (am Kolbenring bis über 250°C) extreme Anforderungen an den Schmierstoff gestellt.



Sport Nachrichten

Beulen verboten

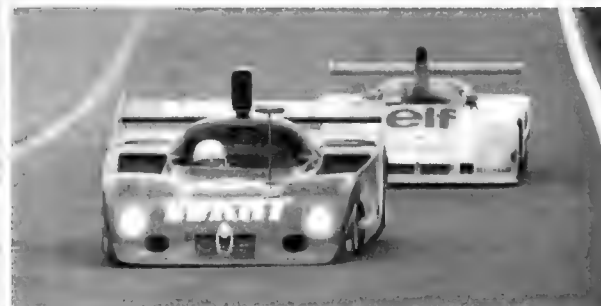
Eine faustgroße Beule, diskret in den hinteren Radkästen des Porsche Carrera RSR angebracht, um mehr Luft zwischen den Leitungen für das Motoröl und den hinteren Bremssätteln zu haben, bereitet italienischen Sportkommissaren offenbar Vergnügen. Ein dubioses freilich, nahmen sie die im übrigen serienmäßige Deformierung doch beim 1000-Kilometer-Rennen von Monza zum Anlaß, die ihrer Meinung nach durch unzulässige Eingriffe veränderten Carrera in die Gruppe der Pro-

totypen und nicht in die ihnen zustehende Klasse der Spezial-GT einzuordnen. Diese wurde schließlich nur aus zwei Autos gebildet: Dem Carrera von Claude Haldi und dem des Kölner Tuners Kremer mit Heyer/Kelleners, an dem die Ölleitungen anders verlegt waren und der aus diesem Grunde der ärgerlichen Beulen nicht bedarf. Da sein Auto und das von Haldi ausfielen, gab es in Monza keinen GT-Sieger. Porsche Carrera sahen aber dennoch das Ziel: Hezemans/Schurti chauffierten den besten Loos-Carrera auf den sechsten Rang im Gesamtklassement, wurden aber aufgrund der vorherigen Umgruppierung nicht getrennt gewertet.

Nachbars Hilfe

Nur der geringen Entfernung zwischen der Rennstrecke von Monza, Schauplatz des vierten Laufes zur diesjährigen Markenweltmeisterschaft, und dem Werk von Alfa Romeo verdankt das Aachener Willi-Kauhsen-Racing-Team seinen zweiten Saisonsieg durch Merzario/Laffite. Denn bereits im Training erwiesen sich die schnellen Spezial-Reifen, die Goodyear für das 100-Kilometer-Rennen von Monza angeliefert hatte, als zu weich. Die mit 750 kg ungewöhnlich schweren Kauhsen-Alfa zerfetzten die hinteren Pneus jeweils nach kurzer Zeit. Alfa Romeos Sportleiter Carlo Chiti besann sich schließlich auf alte Vorräte im Werk: Aus Beständen des Jahrgangs 1973 schleppte er 14 harte und weniger schnelle, dafür aber haltbare Goodyear-Rennreifen an.

Jochen Mass auf dem Mirage des Kölner Millionärs Georg Loos fuhr die schnellste Trainingszeit und bot bis zum Ausfall wegen Getriebeschadens eine hervorragende Leistung. Der Renault Alpine Turbo, von dem er in der 35. Runde die Führung übernommen hatte, beklagte Probleme mit dem Abgas-Lader, kam aber hinter dem Porsche 908 Turbo von Jöst/Casoni noch auf den dritten Rang.



Sieg auf Leihreifen:
Merzario vor Larrousse (Alpine Turbo).

Teurer Reifenschaden

Ein Gerichtsverfahren hat der ehemalige Meister der amerikanischen Indianapolis-Formel, Joe Leonard, gegen seinen früheren Rennstall, der von Vel Miletich und Parnelli Jones geleitet wird, und gegen den Reifenhersteller Firestone angestrengt. Leonard, der bei der letztjährigen 500 Meilen von Kalifornien durch einen Reifenschaden von der Bahn flog und danach den Rennsport aufgeben mußte, verlangt eine Million Dollar als Entschädigung für die Verletzungen, die er sich dabei am rechten Bein zuzog.

Diamanten-Fieber

Auch im Rennsport leistet Amerika einen Beitrag zum Jahr der Frau. Als Pendant zu der in Europa agierenden Italienerin Lella Lombardi vermeiden die USA das Engagement von Susan Diamond in der Formel 5000. Die Dame Diamond aus Melrose in Massachusetts arbeitet hauptberuflich als Zahnmedizinerin und gab ihr Rennsport-Debüt 1974 auf einem Tourenwagen.

Nutzlose Tauschaktion

Nicht gelohnt hat sich für BMW der Transport eines frischen 3.0 CSL-Coupés nach Amerika, wo es das in zwei Rennen und zahlreichen Testfahrten geschundene Auto von Stuck ersetzen sollte. Der Bayer, der für BMW die amerikanische Produktionswagen-Meisterschaft bestreitet, kam bereits im Training zum dritten Lauf in Road Atlanta durch einen Ölfleck von der Bahn und machte einen Rücktransport des Autos nach München unnötig. Porsche dagegen feierte einen ähnlichen Triumph wie beim Auftakt in Daytona, als ein Dutzend Carrera auf den ersten Plätzen ins Ziel kamen: Der Privatmann Al Holbert gewann vor dem Daytona-Sieger Hurley Haywood und fünf weiteren Carrera RSR.

Der kurze Seeweg nach Irland

Um mit dem Auto nach Irland zu kommen, müssen Sie keine lange Schiffsreise machen. Der kurze Seeweg führt über England – und Sealink. Sealink-Fähren schlagen Ihnen die Brücken für den kurzen Weg nach Irland.

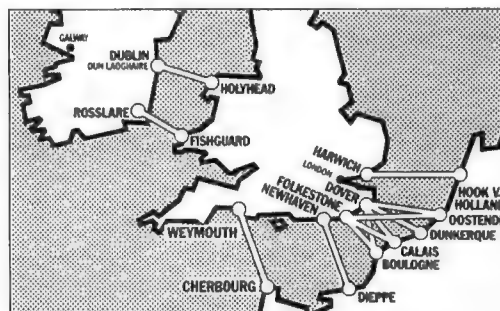
Vom Kontinent nach England können Sie sich von zehn Sealink-Fährtrassen aussuchen, die Ihnen am besten liegt. Und von England nach Irland können Sie ebenfalls wählen:

Fishguard – Rosslare oder Holyhead – Dublin (Dun Laoghaire) mit bis zu acht Hin- und Rückfahrten täglich im Sommer.

Kaufen Sie die Tickets für die Fähre nach Irland am besten noch vor Reiseantritt, zusammen mit dem Fährticket nach England. Dann bekommen Sie nämlich einen Nachlaß von 10% auf den Preis für die Irlandfähre.

Auf der Fahrt durch England können Sie sich auch ausruhen, ohne Zeit zu verlieren: ein Autoreisezug fährt von London direkt nach Fishguard.

Übrigens, der kurze Seeweg nach Irland ist auch der kürzeste Weg für Bahnreisende.



Wenn Sie mehr über das Reisen nach Irland wissen wollen, fragen Sie Ihr Reisebüro, Ihren Automobilclub oder schicken Sie uns den Coupon.

Der kurze Weg nach Irland: Sealink-England-Sealink.

Sealink, das sind die Fährschiffe der Britischen Eisenbahnen, der Französischen Eisenbahnen, der Belgischen Seetransport-Verwaltung und der Reederei Zeeland.

IAM 10

Ich wünsche weitere Informationen über die Sealink-Fähren nach England und Irland

☐ Ich reise mit der Bahn
☐ Ich reise mit eigenem Auto

Name _____

Adresse _____

Bitte senden an:
 Sealink, 6000 Frankfurt/Main, Friedrich-Ebert-Anlage 3

Cross und quer

Die permanente Sonderprüfung: Rallyecross.

Richard Bochnicek, als Citroen-Pilot bei Marathon-Rallyes bestens bekannt, hielt seine Arme ausgebreitet wie eine Glucke ihre Flügel. Das ehrwürdige österreichische Stift Melk im Hintergrund, vor sich sechs zu allem entschlossene Rallyecross-Fahrer, dozierte er zum Ruhme Österreichs: „Vergeßt euer internes Geplänkel, ihr kämpft hier für das Vaterland.“ Bochnicek sprach kraft seines Amtes: Für einen Rallyecross-Vergleichskampf zwischen Österreich und Holland vertrat er sein Land als Teamchef, was für ihn schlicht bedeutete, den Kampfgeist seiner Schützlinge gleichrichten zu müssen.

Im Gegensatz zu Deutschland, wo Rallyecross nur zögernd populärer wird und wo mit einem Lauf zur Europameisterschaft am 5. Oktober auf dem Estering nur eine Großveranstaltung auf dem Programm steht, gehört Österreich zu den führenden Rallyecross-Nationen. Mit 35:19 Punkten wurde im letzten Jahr in einem Ländervergleich sogar England, das Mutterland dieser Motorsport-Variante, niedegerungen.

Auf einem Rundkurs, dessen Oberfläche zu wenigstens 35 Prozent aus Asphalt oder Beton bestehen muß, und dessen Restbelag im übrigen so belas-

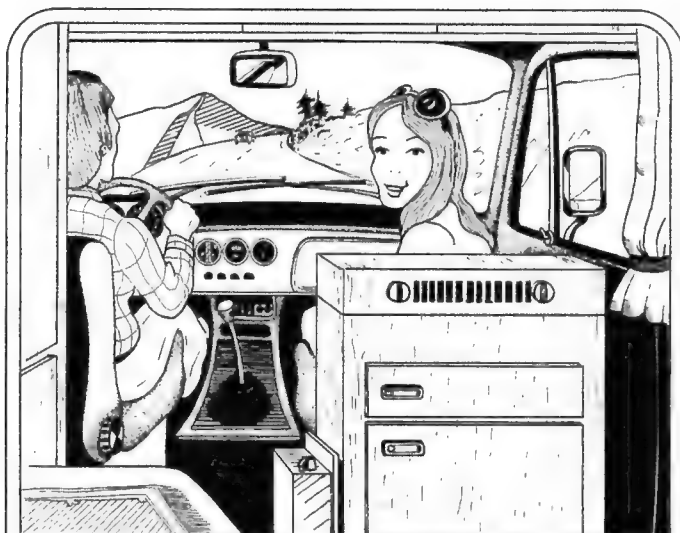
sen wird, wie die Natur ihn schuf, spielt sich beim Rallyecross der Kampf Mann gegen Mann ab: Maximal vier Fahrer werden in der Regel aufeinander losgelassen. Die Spannung leidet unter dieser vergleichsweise mageren Starterzahl nicht – der Zuschauer hat Gelegenheit, sich dem verbissen kämpfenden Quartett zu widmen, denn die Strecken sind in der Regel etwa einen Kilometer lang und werden sechsmal umrundet. Aus diesem Grund gilt es, bereits beim Start Höchstleistung sowohl beim Fahrer als auch beim Auto zu mobilisieren und über die gesamte Sprint-Distanz beizubehalten. ►



Derzeit populärstes Rallyecross-Auto: VW Käfer mit 2,4-Liter-Motor und fast 200 PS.

REX mühelos Lackglanz

Perfekte Lackpflege in der halben Zeit



» Reisemobil ist die Steigerung von Urlaub und Freizeit «

Camping-Einrichtungen
gibt es für Bedford,
Fiat, Ford, Mercedes,
Peugeot und VW

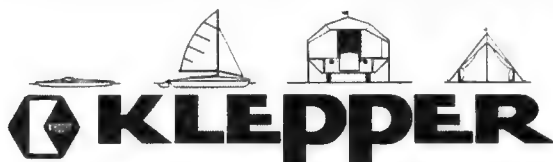
WESTFALIA



WESTFALIA-WERKE
Franz Knübel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540/b



Dieses neuartige faltboot, Klepper-Aerius 20, das man unglaublich schnell und kinderleicht aufbauen kann, sollte Sie interessieren. Sie könnten mehr aus Ihrer kostbaren Freizeit machen. Fordern Sie ausführliches Informationsmaterial über das neue Sportprogramm (Kajaks, faltboote, Zelte, Zeltcaravans) gleich heute an.



Klepper-Werke, Abt. 540 Sportprogramm, 82 Rosenheim, Klepperstraße 18



Poitou-Charentes

Weite Ebene mit immer neuen Horizonten:
Südlich der Loire bis hin zur Gironde. Das sonnigste Atlantikklima. Die Inseln Aix, Oléron und Ré.
Zahlreiche moderne Badeorte. Meisterhafte Romanik selbst in der kleinsten Dorfkirche. Und edler Cognac aus Cognac.

Informationen durch Ihren Club und Ihr Reisebüro.
Oder schreiben Sie an:

France



Büro FRANCE,
6 Frankfurt/M., Postfach 2927

Rallyecross

Rallyecross-Fahrzeuge sind geordnet, wie es auch sonst im Automobilsport üblich ist: nach Serientourenwagen, Spezialtourenwagen, Serien-GT und Spezial-GT (Gruppen 1 bis 4). Das Salz in der Suppe freilich bilden jene absonderlichen Mutationen, die unter dem Oberbegriff Rallyecross-Spezialfahrzeuge zusammengefaßt sind. Hier ist erlaubt, was in der Karosserie eines dereinst für den Alltagsgebrauch produzierten Mobils gefällt.

Ausgerechnet die holländische Firma DAF, deren Produktion bis dato auf einen kaum sportlich orientierten Kundenkreis abgestimmt war, machte vor Jahren den Anfang: Ein von Ford übernommenes 1800-ccm-Triebwerk, dessen Kraft auf alle vier Räder übertragen wurde, sorgte gleichermaßen für

Schub und Zug und für das damals noch besonders erstrebenswerte sportliche Image. Heute muß vor allem der VW Käfer, für solche Ausfahrten von Natur her so ungeeignet wie der DAF, für Ausschweifungen leistungshungriger Rallyecrosser erhalten.

Der Käfer hat es mittlerweile auf ein Vielfaches seiner ursprünglichen Kraft gebracht: Die Leistungsausbeute der allgemein verwendeten, auf 2,4 Liter aufgebohrten Variant-Motoren, hat sich zügig der 200-PS-Marke genähert.

Vier der sechs Mitglieder der österreichischen Equipe brachten beim jüngsten Ländervergleich mit Holland solcherart aufgepustete Wolfsburger Produkte an den Start. Die schnellsten Käfer aber kämpften in den Reihen der niederländischen Gegner: Zwei waren mit dem 2,7-Liter-Motor des Porsche Carrera bestückt, einer mit dem Zwei-

liter-BDA-Motor von Ford. Den Vogel freilich schoß ein Golf ab, dem schon durch den Einbau eines 1600-ccm-Motors übernatürliche Kraft verliehen worden war. Der Abgas-Turbolader allerdings, der diese Leistung noch einmal erhöhte, ist erst ab 1976 offiziell erlaubt.

Österreich gewann diesen Rallyecross-Ländervergleich knapp mit 28:26 Punkten, was einen Zuschauer ganz besonders beunruhigt haben mag: den Schweden Stig Blomqvist, einen der begnadetsten Rallyefahrer überhaupt. Er kommt im Herbst zusammen mit dem zweimaligen Monte-Carlo-Sieger Björn Waldegård und dem Saab-Werkspiloten Per Eklund zu einem weiteren Ländervergleich nach Österreich.

Die Sportart Rallyecross hat von der üblichen Rallye einen Teil ihres Namens bekommen. Es scheint, als wolle sie nun auch deren Fahrer haben. K. M.



Ständig wechselnde Lebenslagen (links) bedingen einen gehobenen technischen Standard. Für den beinhalten Kampf (unten) unerlässlich: kraftvolle Aggregate, konsequenter Leichtbau (rechts).



FOTOS: WEISSENGRUBER, NIEBORG

reifen pilot 77



Repariert und pumpt
platte Reifen
im Nu auf.

Ohne Reifenwechsel!

Schon 'mal probiert?

REIFEN-PILOT 77 macht's möglich! Da ist alles drin, was mit Reifenpannen im Handumdrehen fertig wird. Latex-Schaum, der das Pannenloch fest versiegelt. Und Treibgas, das den Reifen schnell aufpumpt. Und so wird's gemacht: Reifen-Pilot 77 an's Ventil des lecken Reifens anschließen. Sprühknopf drücken. Fertig. Sofort losfahren – so 10 bis 20 km. Und dann den Reifendruck an der nächsten

Tankstelle überprüfen lassen. Einfacher geht's nicht. Sauberer auch nicht. Gute Fahrt! Reifen-Pilot 77 gibt es für kleine und für große PKW-Reifen in Ihrer Tankstelle, in der Werkstatt und im Kfz-Zubehörhandel. Bezugsquellennachweis:



479 Paderborn, Postfach 2470

Blähungen ...und was Sie dagegen tun können!

Gestörte Verdauungsvorgänge (z.B. durch übermäßiges oder hastiges Essen, Verzehr schwer verdaulicher Speisen, Nervosität) verursachen oft Blähungen mit vermehrter Gasbildung im Bauch.

Die Einnahme von ELUGAN führt zu einer raschen Beschwerdefreiheit mit dem Gefühl einer Erleichterung und beseitigt das Spannungsgefühl des geblähten Bauches. Der Hauptwirkstoff von ELUGAN wirkt nur in Magen und Darm und wird unverändert wieder ausgeschieden.

Darum **ELUGAN®** hilft und wird sehr gut vertragen

ELUGAN gibt es rezeptfrei in allen Apotheken, auch in Österreich und Luxemburg.



Die Federleichte mit dem bombenfesten Sitz Ideal für Reiten, Segeln, Ski und Tennis

Polarisierende Spezial-Scheiben beseitigen störende Blendung, sind splitterfrei – kratzfest – farbgelblich

Spezial-Schweiß-Bügel

3 Fassungsarten
– chrom mit grauer Scheibe
– schwarz mit brauner Scheibe
– gold mit brauner Scheibe

Fassung im modischen Pilot-Look

verstellbare Nasensteg

Sportbügel für bombenfesten Sitz oder Normalbügel (wahlweise)

Ich bestelle hiermit per Nachnahme:
_____ EVENT 21 Sportbrille(n)
☐ schwarz ☐ gold ☐ chrom
☐ mit Sportbügel
☐ mit Normalbügel
(Gewünschtes bitte ankreuzen)
Zum Preis von 39,50 DM incl. Etui, zzgl. Nachnahmeessen (8 Tage Rückgaberecht)

Name: _____
Vorname: _____
Wohnort: _____
Straße: _____

Alleinvertrieb:
Landlords
Freizeit- und Reitbedarf
Abt. Versand
6374 Steinbach/Ts.
Postfach 149

A



Evian

Der exklusive Badeort am Genfer See: Heilquellen, Theater, Kasino. Yacht- und Segelhafen. Ein 18-Loch-Golfplatz. Reiten. Und ganz in der Nähe der Mont Blanc. Viel Kur und viel Urlaub für Ihr Geld.

Informationen durch Ihren Club und Ihr Reisebüro. Oder schreiben Sie an:

France



Büro FRANCE,
6 Frankfurt/M., Postfach 2927



100 Große Shell Atlanten zu gewinnen!

Drei Fragen beantworten – schon können Sie mit dem Großen Shell Atlas einer der bestorientierten Autofahrer Europas sein. Wenn Sie nicht ganz sicher sind: Die Antworten finden Sie an anderer Stelle in diesem Heft.

Ausgefüllten Coupon auf Postkarte kleben – Ihre Adresse nicht vergessen! – und bis zum 30. Juni 1975 (Datum des Poststempels) an LIQUI MOLY, D 79 Ulm, Postfach 2829, schicken. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Rechtsweg ausgeschlossen.

Viel Glück für Sie.



Bitte Buchstaben ergänzen oder richtige Angaben ankreuzen:

★ L M oiladditiv senkt den Verschleiß im Motor um über 8% ☐, 20% ☐, 40% ☐.

★ Das Hochleistungsadditiv schützt den bei Belastung.

★ LIQUI MOLY oiladditiv senkt lt. ADAC-Test den Ölverbrauch um über 11% ☐, 20% ☐, 30% ☐.

Ich möchte noch mehr über LIQUI MOLY oiladditiv ☐, über den ADAC-Test „Ölzusätze“ ☐, über die anderen LIQUI MOLY-Produkte ☐ wissen.

Weil LIQUI MOLY Autos fit hält.

A

Keine Extrawürste

Hermann Lang 21 Jahre nach seinem letzten Rennen.

Der Besitzer eines renommierten Hotels im Allgäu widmete sich dem leiblichen Wohl eines älteren, bebrillten Herrn mit ganz ungewöhnlicher Hingabe. Dieses Steak müsse er nehmen, drängte er, das sei besonders gut, man werde es auch etwas größer ausfallen lassen als gewöhnlich und vielleicht ein bißchen billiger, und im übrigen habe bereits Fangio so eines verzehrt, am gleichen Tisch sogar. Der solchermaßen Bevorzugte wies indes das Sonder-Angebot gutmütig-grantig zurück: „Ich will kein Steak, welches schon der Fangio gegessen hat, sondern vespere ganz normal nach der Speisekarte.“

Und so hätte die folgende Geschichte eigentlich gar nicht geschrieben wer-

den dürfen. Der Bad Cannstätter Rentner Hermann Lang nämlich mag nichts weniger, als wenn man ihm historisch-exklusive Steaks offeriert, sonst irgendwelche Extrawürste brät oder wenn er gar in „dene Zeidunge“ steht. Es gab allerdings einmal eine Zeit, „aber das isch doch längscht nicht mehr akut“, da ließ sich das nicht vermeiden, da war der Name Hermann Lang in aller Munde, gängige Münze, deren Rückseite Mercedes-Benz hieß. Denn am Glanz des „guten Sterns auf allen Straßen“ hat Lang poliert wie kaum ein anderer, und er hat sich um das Vaterland verdient gemacht, das damals den pompösen Beinamen „Tausendjähriges Reich“ im Schilde führte; es ergab sich in diesen Tagen zufällig nun einmal so.

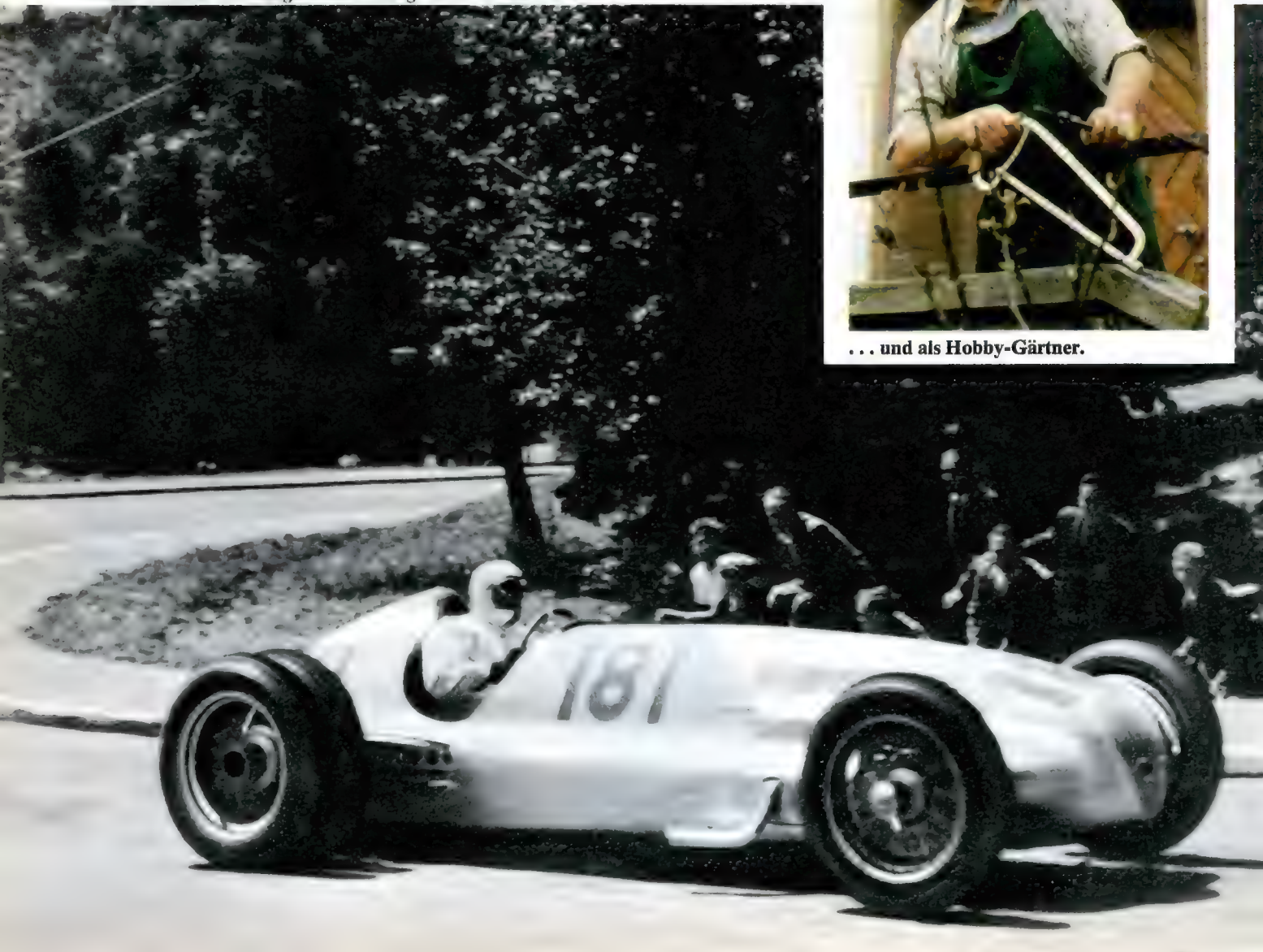
Traktion durch Zwillingssreifen: Lang 1939 beim Wiener Höhenstraßen-Rennen.



Lang heute: als Renn-Veteran ...



... und als Hobby-Gärtner.



Drei Dinge braucht für Hermann Lang der Rennfahrer: Mut, Glück – und etwas spezifisch Schwäbisches, nämlich Ruhe: „Spinner bringen es nicht weit. Der Rosemeyer freilich war ein bißchen anders, schneller geschwätzt hat er und ein Kaschperle war's, aber ein netter Kerl...“

Lang ist die Ruhe selbst. „Hast und Eile, daß man nervös gemacht wird“ bringt ihn in Harnisch. An Lang-Mut hat es nie gefehlt. Beim ersten Autorennen seines Lebens, dem Eifelrennen 1935 auf dem Nürburgring, befand er sich bereits in illustrier Gesellschaft. Caracciola, Brauchitsch und Fagioli, dessen Rennmonteur Lang noch ein Jahr zuvor gewesen war, starteten für Daimler-Benz wie er selbst; Varzi,

Stuck, Rosemeyer und Pietsch für Auto Union.

Nach ein paar Runden war die Reihenfolge: Rosemeyer, Caracciola, Lang. Daß der Eleve dann am Pflanzgarten von der Strecke flog, konnte ihn nur kurzfristig aufhalten; außerdem fürchtete er den Zorn des allmächtigen Rennleiters Alfred Neubauer: Er wuchtete den gewichtigen Monoposto der 750 kg-Formel auf die Piste zurück, assistiert von einem stämmigen Streckenposten, und wurde noch Fünfter. Glück – aber darüber zu sprechen wäre überflüssig. Wer, wie Hermann Lang, nach 27 Jahren Akrobatik im Grenzbereich, unbeschadet an Leib und Seele seine Rosen kultiviert und etwas Suppengrün und Rettich anbaut

„als Hobby“, der hat einfach Glück gehabt.

Aber es sind andere Eigenschaften, die das Besondere an dem Rennfahrer Hermann Lang ausmachen: Wille, Ausdauer und eine geradezu stupende Zähigkeit, mit der er seinen einmal gefaßten Entschluß, es in diesem Handwerk zu etwas zu bringen, in die Tat umsetzte. Er diente sich von der Pike auf in der Motorsport-Hierarchie hoch, begann mit dem Motorrad, wurde durch die Rezession 1932 zurückgeworfen und chauffierte eine Feldbahnlokomotive, bis es ihm gelang, in der Versuchsabteilung von Daimler-Benz unterzuschlüpfen. Nie verlor er sein Ziel aus den Augen, und 1935 war es soweit: Bei Probefahrten in Monza machte

Schwäbische Idylle: Vesperzeit bei Hermann Lang und Ehefrau Lydia.





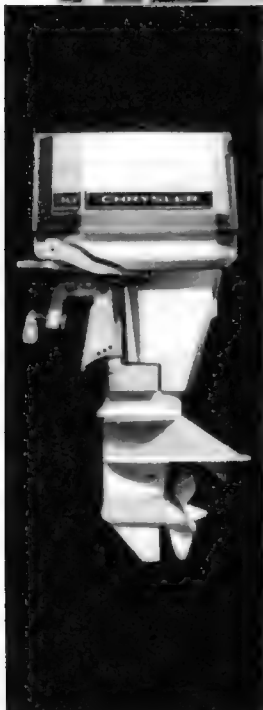
Die Spurtgewaltigen mit Sparsinn



Startbereit für Ihre Wünsche

Chrysler-Motoren haben den 6. Sinn: Sie sparen Ihr Geld. Einzig in seiner Klasse: der „Wünsch'-Dir-wie-Star“ mit 30 PS. Sie bekommen ihn nach Maß in drei Ausführungen: als Handstarter, als komfortablen Elektrostarter und mit 5 Amp. Wechselstrom-Lichtmaschine.

Der 20er, 25er und der 35er – alle sind sie variabel wie die Wünsche sportbegeisterter Individualisten. Und weil Reinhaltung der Gewässer Ehrensache ist, haben diese Motoren tropffreie Vergaser und das rezirkulierende Brennstoffsystem. Was übrigens die Wirtschaftlichkeit noch erhöht.



Chrysler

meistert alle Klassen
von 3,6 bis 135 PS



Wenn Sie noch einen Größeren suchen, z. B. den Super 60 oder noch mehr Kraft – Chrysler hat das größte Angebot. Fragen Sie Ihren Händler oder Chrysler Marine.

Farbiger Gesamtkatalog Chrysler '75

Bitte anfordern bei
Chrysler Marine
Deutschland GmbH,
Abt. A 24,
5038 Rodenkirchen,
Postfach 1204

Name: _____
PLZ/Ort: _____
Straße: _____



Hermann Lang

er eine gute Figur, und Neubauer merkte ihn vor.

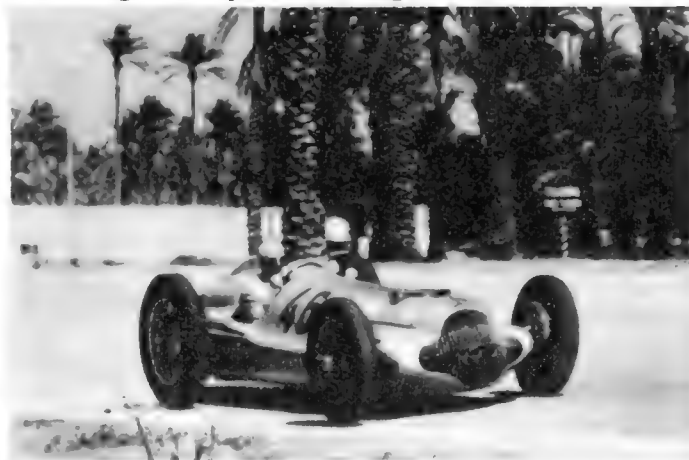
Empfehlung mit auf den Weg gibt: „Wenn Neider, Hasser dich umringen, dann denk an Götz von Berlichingen.“

Ab 1937, als sich Lang von der Vorstellung freigemacht hatte, Caracciola müsse immer vorne fahren, stellte sich der Erfolg ein – und mit ihm ein aus der Sicht des wackeren Schwaben notwendiges Übel: Rennruhm. Dreimal überreichte ihm Marschall Balbo die voluminöse Silbervase für den Sieg im Lotteriepreis von Tripolis, den Lang 1937 im 5,6 Liter, 1938 im Dreiliter und 1939 im 1,5 Liter Kompressor-Rennwagen von Mercedes gewann. Hätte es 1939 einen

Der Zweite Weltkrieg schlug eine tiefe Zäsur in die Karriere des Hermann Lang. Sein Comeback zu Beginn der 50er Jahre – wieder war sein Geschick mit dem des Hauses Daimler-Benz verknüpft – verlief durchaus vielversprechend, besonders mit dem 300 SL-Sportwagen von 1952. Aber als beim Großen Preis von Deutschland 1954 die Maschine seines W 196 den Dienst aufkündigte, deutete er das als Signal, machte radikal Schluß und legte das Vergangene



Erinnerungen an Tripolis 1937: Lang (rechts) nach dem Rennen.



Erfolg unter Palmen: Lang auf Siegesfahrt.

Weltmeistertitel gegeben, Lang hätte ihn bekommen. In diesen Jahren heiratete er seine Jugendliebe Lydia, „das Lydiale“, die ihn getreulich zu den Rennstrecken begleitete, und baute sich ein Haus in Bad Cannstatt, in dessen Flur er ein kleines Keramikschildchen aufhängte, das noch heute dem Besucher die verschmutzte

ab wie einen verschlissenen Overall. Der Außendienst-Inspektor Hermann Lang, der von 1955 bis 1974 in Begleitung zweier Adjutanten die Mercedes-Niederlassungen zwischen Westerland und Garmisch „wie eine Feuerwehr“ bereiste und dem in gewissen Kulanzfällen Kundenwünsche Befehle waren, hätte seine Identität

FOTOS: EISELE, ARCHIV

mit dem berühmten Grand Prix-Fahrer am liebsten abgeleugnet. Prinzipiell sowieso, zum zweiten „hätten die Leut' dann nicht gedacht, sie sollten eingeschüchtert werden“. Schließlich wollte und will er sich absichern gegen Kommentare wie: „Der Alte da, der kann doch gar nicht schnell fahren“, denn seine Erfolge sind schließlich bewältigte Vergangenheit, archivierte Historie, an der niemand mehr rühren soll.

Auf seinen Reisen befließt er sich in der Tat eines limousinenmäßig-behaglichen Fahrstils: „Als Rennfahrer bin

ich gut über die Runden gekommen, und so möchte ich eines Tages auch im warmen Bettle sterben.“

Am 6. April ist der Rennheld wider Willen 66 Jahre alt geworden; sein Wunschzettel war bescheiden: „Kein Rummel, und vielleicht mein Leibgericht – Schweinebraten und Spätzle, handgemachte wohlgemerkt, nicht das gekaufte Zeug.“

Allerdings ließ sich das Ehepaar Lang anschließend etwas Besonderes zukommen: „Noch g'schwind eine Mittel-

meerreise mit dem Schiffe“: im Liegewagen nach Venedig und von dort nach Istanbul und ins Schwarze Meer, wodurch, wie Lang scherzt, die gesamte Cannstätter Intelligenz für zehn Tage evakuiert wurde.

Und sollte Hermann Lang eines Tages in den Himmel kommen, aber daran kann es überhaupt keinen Zweifel geben, so kann man sich sehr gut vorstellen, daß ihn der Herrgott ganz ähnlich begrüßt wie einst jenen Bayern Aloysius: „Sieh da, ein Schwabe!“

Hartmut Lehbrink

Klar sehen

ist sicherer als blind vertrauen

Heizscheiben bedeuten Sicherheit bei jedem Wetter. Nur wer Sicht nach hinten über Fahrzeug und Verkehr hat, kann schneller reagieren.

SEKURIT® HEIZBARE HECKSCHEIBEN
das notwendige Zubehör

SEKURIT-GLAS UNION
Einscheiben- und Verbundsicherheitsglas
Sekurit-Glas Union GmbH · 5 Köln 1 · Postfach 101608

Giftmücken

Rennen mit Midgets: Volksvergnügen in Amerika.

Wenn hier von populären amerikanischen Rennen die Rede ist, liegt die Gedankenverbindung zu so spektakulären Ereignissen wie den 500 Meilen von Indianapolis oder Daytona, den höllischen Wüstenrennen oder den spektakulären Beschleunigungsprüfungen nahe.

Doch gerade im Land der unbegrenzten Möglichkeiten ist es ergiebiger, zu kleckern statt zu klotzen. Die wahre Renn-Popularität liegt daher anderswo: bei jenen Veranstaltungen, die Wochenende für Wochenende auf Speedways stattfinden, die in amerikanischen Städten ebenso selbstverständlich sind wie der Baseball-Platz. Sie gleichen Fußballstadien, besitzen terrassenförmig angelegte Zuschauerplätze und einen Innenraum, dessen Belag entweder aus Asphalt oder Sand besteht. Hier finden die sogenannten Speedway-Veranstaltungen statt: Im Sommer unter Flutlicht, im Frühjahr und im Herbst, der höheren Außentemperaturen wegen, am Nachmittag.

Speedway-Rennen datieren bis in die 30er Jahre zurück, als man Serienfahrzeuge von lästigem Beiwerk befreite und im direkten Kampf mit dem Gegner zielstrebig zerstörte. Midgets (zu deutsch: Mücken) hießen die solchmaßen auf die Hälfte ihres ursprünglichen Formats verkleinerten Gefährte, die ihren Namen voll rechtfertigten: Den größten Teil ihres kurzen Lebens verbrachten sie in der Luft. Berühmte amerikanische Rennfahrer lernten auf diese Weise, ihr Auto unter erschwerten Bedingungen zu handhaben, und die Speedway-Szene verweist mit Stolz darauf, daß der große Juan Manuel Fangio erst das Rüstzeug für seine Karriere erhielt, nachdem die Karambolage-Bewegung auch von seinem Heimatland Argentinien Besitz ergriffen hatte.

Heute werden Midgets längst nicht mehr von Serienfahrzeugen abgeleitet, sondern gleich als Mücken zur Welt gebracht. Neue Regeln, die 1969 den Insektenschwarm ordneten, unterscheiden zwei Arten: eingeschränkte und Super-Midgets. Die kleinere der so gebildeten Klassen ist auch die bil-

ligere, nicht zuletzt deshalb, weil sie handelsübliche Treibstoffe und seriennahe Motoren, darunter auch von VW, verwendet. Super-Midgets benötigen andere Voraussetzungen, um ihre Kraft von rund 400 PS voll zu entfalten: einen ordentlichen Schuß Alkohol im Treibstoff und eine Benzineinspritzung.

In der Super-Klasse scheiden sich die Konstrukteurs-Geister an der Konzeption des Fahrgestells. Augenblicklich dominiert das Hochformat, das durch die Lage der Kardanwelle diktiert wird. Sie wird unter dem Arbeitsplatz des Fahrers verlegt, was den Aufbau anhebt und dem Piloten im dichten Verkehr fraglos eine bessere Übersicht bringt. Als Alternative existiert nur noch die Roadster-Form, bei der durch Verlegen der Kardanwelle neben dem Fahrer zwar der Vorteil eines niedrigen Schwerpunktes entsteht, dafür aber auch wesentlich höhere Kosten anfallen. Die Federung übernehmen beim feinen Super-Midget Drehstäbe an beiden Achsen, gedämpft wird mit je einem Stoßdämpfer pro Rad.

Midgets befahren die Stadion-Ovale gegen den Uhrzeiger-Sinn. Daraus resultiert eine Bereifung, die europäischen Konstrukteuren die Tränen in die Augen treiben würde: 10,5 Zoll auf dem linken Vorderrad, 13,5 auf dem rechten, 15 auf dem linken Hinterrad, 17 Zoll auf dem rechten.

Gefahren wird auf einer 600 Meter langen Bahn – und das nicht gerade langsam: Super-Midgets, die einen auf dem Überroll-Käfig montierten, ausladenden Spoiler brauchen, um ihre Kraft auf den Boden zu bringen, erreichen auf den kurzen Geraden eine Geschwindigkeit von fast 200 km/h. Aus dem Stand sprintet ein Super-Midget in 15 Sekunden über die 600 Meter Distanz. Vier innenbelüftete Scheibenbremsen übernehmen auf Asphalt die Verzögerung, in schwerem Geläuf bleibt die Bremse unberührt: Ein im zweiten Drittel der Geraden eingeleiteter Drift reduziert die Geschwindigkeit auf das gewünschte Maß.

Richard C. Renstrom



Der Unterschied liegt beim Motor: Bild oben



FOTOS: RENSTROM, FAUSEL



ingeschränkte Midgets, unten ein Vertreter der Super-Klasse mit 5,7 Liter Chevy-Triebwerk, Spoiler und Rammschutz vor den Hinterrädern.



Jeder neue t.e.-Caravan hat die ihn auszeichnen:



3 Vorteile,



1. Die komplette Ausstattung (Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) ohne Aufpreis. 2. Der unglaublich günstige Werkenettoppreis. 3. Die wertvolle Verarbeitung.

t.e. Werkeniederlassungen sind ganz in Ihrer Nähe. Der Farbkatalog kommt kostenlos. Bitte schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (0 21 33) 48 60 51

Ihr zuverlässiger Freizeitpartner

KNAUS-Wohnwagen mit viel Platz, Komfort und Fahrtsicherheit. Nirgends bekommen Sie mehr geboten. KNAUS hat jede Größe, jede Ausstattung! Gleich das große KNAUS-INFORMATIONSPAKET anfordern!

VOLVO PENTA

Sie fahren immer auf Nummer Sicher

Innenbordmotoren: 27 Typen von 7,5 bis 342 PS (Diesel u. Benzin)
Automatic: Innenbordmotoren mit Außenbordantrieb, 12 Typen (Diesel u. Benzin) von 10 bis 270 PS
Außenborder: 9 Typen von 3,9 bis 70 PS
Boote: 8 Typen passend zu dem Außenborder-Programm

Wir senden Ihnen gerne Informationsmaterial
Volvo-Penta Deutschland GmbH, Abt. AMS 75
2300 Kiel-Friedrichsort, Redderkoppel 5
Telefon: 04 31/3 90 96-9, Telex: 292 764

VOLVO PENTA

HANS MUHL liefert:
Motor- und Segelboote in allen Größen aus weltbekannten Werften. Großes Lager an Gebrauchtoobjekten u. Gelegenheiten. Ständige Bootsausstellung Sonn- und Feiertag geöffnet. Berat. 11-13 Uhr.
351 HANN. MÜNDEN T. 05541/80 45
3-Flüsse-Stadt bei Kassel

Fahrkomfort zum Sonderpreis: 500 Stabilisatoren à DM 149,50

passend für alle deutschen Wohnwagenkupplungen. Sorgt für Spitzen-Fahrkomfort. Heute noch bestellen: Versand per Nachnahme zu DM 149,50 + Versandkosten.

Dazu erhalten Sie gratis Europas größten Zubehörkatalog mit über

700 Artikeln und den Adressen unserer Niederlassungen. Rufen Sie an, oder schreiben Sie uns.

t.e.-Zubehörzentrale
433 Mülheim, Kölner Straße 37
Telefon (0 21 33) 48 60 51



ITALIEN

ALASSIO/RIVIERA

Hotel Aida. 50 m vom Meer. Zimmer mit Bad/WC/Dusche. Vollpension Lire 6000/9500 alles inbegr., auch Strand. Tel. (0 03 91 82) 4 20 68

ALASSIO — Hotel Londra (T. 0039182/40380) Direkt am Meer. Privatstrand, kompl. erneuert. Alle Zimmer mit Bad, Balkon, Lift, Parkplatz.

Hotel Bel Air. 30 m v. Meer. Ruh. Lage. Zl. m. Bad/Du. DM 26,- bis 34,-. T. 0 03 91 82/4 25 79

DIANO-MARINA

HOTEL ROYAL ESPLANADE Alle Zimmer mit Bad/Dusche/Balk. 2 geheizte Schwimmb. Garten. Parkpl. Privatstrand, Ruh. Lage. Ausgez. Küche. Tel. 4 51 78 / 4 65 38

LAIGUEGLIA

Laigueglia — Blumenriviera Hotel Windsor. Dir. a. Meer. Ruhige Lage. Zl. m. Bad. Privatstrand.

WIKING
Sportschlauchboote für alle, die das Wasser lieben
5 Typen – 85 Möglichkeiten

☐ Urlaubsfahrt ☐ Wasserski
☐ Langfahrt ☐ Segel
☐ Küste ☐ Motor stark ☐ leicht
☐ binnen ☐ Pers. ☐ PS
ankreuzen, mit Absender an Wiking. Informationsmappe kommt unverbindlich. Besuchen Sie uns auch am Wochenende.
352 Hofgeismar 20 Tel. 05671-2027/8

Werksniederlassung West · 4352 Herten-Transvaal · Ruf 0 23 85 / 1 75 95

Alles über Sportschlauchboote der Klasse ZEPHYR. Gratis.

Kostenlos halten wir den großen farbigen Zephyr-Katalog für Sie bereit. Lassen Sie ihn kommen. Anzeige einfach ausschneiden und einsenden.

zephyr

Deutsche Schlauchbootfabrik Hans Scheibert
D-3457 Eschershausen · Postfach A 5 · ☎ 05534-551



Continental

Fluch der bösen Tat

Grand Prix von Spanien: schwerer Unfall nach Veranstalter-Terror.

Ich habe mich oft gefragt, was Jimmy Clark damals gefühlt hat, als er in Hokenheim tödlich verunglückte. Ich glaube, ich weiß es jetzt: nichts.“ Jochen Rindt sagte es 1969 in der „Clinica Soler-Roig“, Calle Vallmajor, Barcelona. Sechs Jahre später mußte Rolf Stommelen ins gleiche Krankenhaus. Im gleichen Grand Prix, wie Rindt in Führung, war er aus gleichem Grund verunglückt — Heckflügelbruch. In der schnellsten Passage, der Bergauf-Linkskrümmung nach den Boxen, die mit 10 600 U/min im fünften Gang laut Diagramm mit 265 km/h gefahren wird, passierte es. Es war wie ein Flugzeugabsturz.

„Ich hatte einen neuen Heckflügel aus Kunststoff. Wir hatten ihn noch nie getestet. Mein Plastik-Flügel war wesentlich leichter als der Alu-Flügel meines Teamkollegen Migault, aber weniger stabil. Wahrscheinlich haben ihn die Vibrationen abgerissen“, sagte Rolf in seinem Krankenzimmer Nummer 5, leise, etwas apathisch.

Zwei Runden vor dem Unglück hatte Stommelen seiner Box noch mit dem Daumen signalisiert: „Alles okay.“ Der Kölner war sicher, „daß ich dieses Rennen gewinne. Ich fuhr nicht am Limit, nicht am letzten Drücker, damit hinterher ja keiner hätte sagen können:

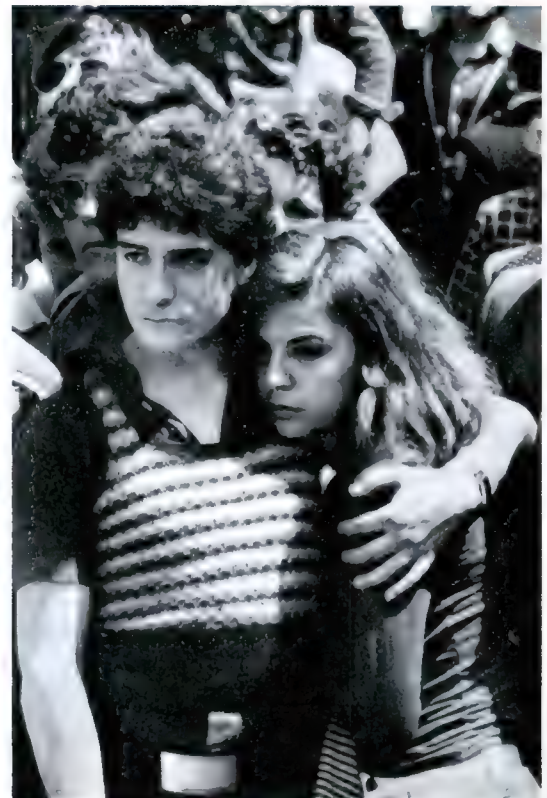
Montjuich



Der 3,790 km lange Montjuich-Kurs liegt in einem Park. Formel 1-Rennwagen erreichen hier ca. 270 km/h Spitzengeschwindigkeit.

Jetzt führt er, und prompt fährt er wie ein Verrückter, bis er sein Auto rauschmeißt.“ Das Unglück erlebte Stommelen „bei vollem Bewußtsein. Aber ich erinnere mich nicht mehr, weil alles so schnell ging.“

Stommelen: „Ich hörte den Knall und dachte: Aufhängungsbruch, vielleicht auch Reifenplatzer. Dann war für mich alles aus.“ Der Hill-Ford prallte links gegen die Leitplanken, wurde quer über die Bahn nach rechts geschleudert. Carlos Pace, der eine Sekunde hinter Stommelen lag: „Ich bremste sofort, dann schloß ich die Augen. Als ich sie wieder öffnete, sah ich Rolfs



FOTOS: THILL

Entsetzt und erschüttert verfolgen Zuschauer die verzögert aufgenommenen Rettungsarbeiten, nachdem der Lola von Stommelen durch einen technischen Defekt von der Bahn abgekommen und jenseits der Leitplanken in einer Besuchermenge gelandet war. Vom Auto selbst blieb nur wenig mehr übrig als das Cockpit und die Vorderräder.

GP von Spanien

Auto über mir in der Luft.“ Der Brabham schlitterte mit platten Reifen die Leitplanke entlang, der Stommelen-Wagen landete auf der Leitschiene und schließlich in einer Menschenmenge. Das nächste, an das sich Rolf erinnern kann: „Wie mich Streckenposten und Mechaniker aus dem Auto zerrten, was wegen meiner Beinbrüche furchtbar weh tat.“ Fittipaldi Privatarzt, der im Gegensatz zu seinem Zögling in Barcelona geblieben war, leistete Erste Hilfe. „Und Pace?“, fragte der junge Brabham-Konstrukteur Gordon Murray angstvoll. „Ist unverletzt“, hieß es. Murray bekreuzigte sich.

„Ich schäme mich, daß ich fahre“, hatte Stommelen am Vorabend des Rennens gegrübelt, ernst und nach-

denklich. „Mir ist nicht wohl in meiner Haut. Weil ich mich fragen muß: Wie viele vermeidbare Unfälle müssen noch passieren, bis gewisse Leute aufwachen?“ Und Jochen Mass, kurz vor dem Start zu Sport-Funktionären: „Wir können nur hoffen, daß nichts passiert. Sonst geht es euch an den Kragen.“ Zwei Tatsachen hatten die Formel 1-Piloten in der Hölle von Montjuich alarmiert: erstens die Leitschienen — noch schlampiger montiert als letztes Jahr in Watkins Glen, wo sie den Tod des Österreichers Helmut Koinigg verschuldeten; zweitens die fast körperliche Nähe der Zuschauer — wegen des höheren Tempos noch gefährlicher als auf dem Stadtkurs von Monte Carlo, wo der nächste Grand Prix ansteht.

Man hatte sie verkauft, verraten und erpreßt, sie förm-

lich in ihre Cockpits getreten. „Mit der Pistole im Genick“, ärgerte sich Niki Lauda, „denn da hinauszufahren, heißt, sich am Türhaken aufzuhängen.“

25. Runde: Als Stommelens Heckflügel mit explosionsartigem Knall wegflog, als Graham Hill und seine Mechaniker in Angst und Panik die Strecke hinaufrannten, da beschwor der bereits ausgefallene Lauda die zaudernden Funktionäre: „Brecht ab, bevor jemand überfahren wird. Da ist eine Katastrophe passiert.“ Aber man klopfte ihm nur onkelhaft auf die Schulter: „Reg dich ab, wird schon nicht so schlimm sein.“

Es war das schlimmste Formel 1-Unglück seit Monza 1961: ein Streckenposten, ein Feuerwehrmann, ein Fotoreporter und zwei Kinder waren tot.

Daß erstmals seit 1961 (Trips in Aintree) wieder ein Deutscher einen Grand Prix gewann, ging im Chaos des Abbruchs (nach 29 von 75 Runden) fast unter. „Halbe Punkte“, sagte ein Funktionär, im Regelbuch blätternd, „aber volles Geld“. Jochen Mass, Sieger ohne Freude: „Ich hab' überhaupt nicht das Gefühl, als hätte ich irgendetwas gewonnen.“ Er hatte dem CSI-Generalsekretär Claude Le Guezec ans Kinn gegriffen — worauf prompt „Los Guardias“, die Dreispitz-Polizisten, mit dem Gummiknüppel drohten. „Force majeure“, urteilte Huschke von Hanstein, Mitglied der internationalen Automobilsportkommission (CSI) „höhere Gewalt“. Aber da ist nichts und niemand, der CSI und Veranstalter reinwaschen kann.

Die Veranstalter: spanische Grande, die gern in die My-



Kriegsrat mit Mosley, Ecclestone, Scheckter, Hill und Tyrrell (von links). Keine Freude beim Sieger Mass (unten).



Von Andretti (vorn) gerammt und im Abseits eliminiert: die beiden Ferrari.



Hilfe durch W. Fittipaldi (links) und Hill. Stommelen im Krankenzimmer.

thologie des Rennsports hinabsteigen. „Ein Nuvolari oder Caracciola hat sich auch nie beschwert.“ Und: „Auch ein Terrero weiß, was er riskiert.“

Die CSI: jene Herren, „bei denen es letztlich immer aufs gleiche herauskommt: Sie stehen auf der anderen Seite der Leitplanke“ (Emerson Fittipaldi). Man hört Sätze wie: „Es gibt eben Männersport und es gibt Golfsport“ oder: „Es wird ja niemand gezwungen.“ Und: „Sollen sich die Herren eben als Popsänger ihr Geld verdienen.“

Die Konstrukteure: Sie hielten sich, anders als in Zolder 1973 (Fahrerstreik wegen aufbrechenden Asphalts) anfangs heraus. Fittipaldi brüllte die Teamchefs Chapman, Mosley, Tyrrell und Ecclestone nieder, als sie sich zu den versam-

melten Fahrern vorpirschten, zornig wie noch nie: „Sorry, das ist unsere Beratung. Geht ihr ruhig um euer Geld streiten. Wir reden hier über unser Leben.“

Die Fahrgewerkschaft GPDA: Sicherheitsinspektor Beltoise hatte den Kurs von Montjuich zweimal besucht, und Forderungen gestellt. Reaktion: Mañana, morgen, mañana. Schon drei Tage vor dem Rennen packte die Piloten der Schreck, Fittipaldi, für Sonnenbrillen-Reklamefotos auf der Piste, registrierte: „Die Bolzen, die die Leitplanken halten, rutschen durch.“ Scheckter kickte mit dem Fuß gegen eine der Schienen, die sofort herunterplumpste. Lauda fiel auf: „Verschiedene Planken sind nur mit Draht zusammengehalten.“ Und Stommelen: „Zwei volle Schubkarren mit Muttern stehen zwar bereit, aber die

Muttern passen nicht auf die Schrauben.“

So ließen die Fahrer das Freitagstraining platzen, mit zwei Ausnahmen: Ickx und Brambilla trainierten. „Jesus Christ, jetzt sitze ich aber in der Klemme“, ächzte Lotus-Chef Colin Chapman, als Ickx im Sturmschritt an die Box kam: Pokerface, Sonnenbrille, Helm in der Hand. Ickx zu Chapman: „Ich habe dem Veranstalter gesagt, ich fahre nur heute.“ Darauf „Mr. Lotus“: „Hör zu, Jacky. Ich habe zwei Verträge zu erfüllen: erstens den Veranstaltern, zweitens dir gegenüber. Dein Auto steht da, die Piste ist offen. Also hängt alles von dir ab. Ich persönlich würde dir aber raten: trainiere nicht.“ Ickx, Streikbrecher, weil nicht GPDA-Mitglied, fuhr doch: zweimal drei Runden. Brambilla fuhr ebenfalls.

Das GPDA-Aktionskomitee (die Fahrer Hill, Fittipaldi, Lauda, Scheckter und Hunt) gab dem Veranstalter bis Samstag zwölf Uhr Zeit. Fast nichts war besser geworden. Daher Abstimmung. Mit zwei Gegenstimmen (von den Amerikanern Andretti und Donohue) waren alle für eine Absage, danach kurzer Feuerwechsel mit der CSI, in einem anderen Wohnwagen. Das CSI-Kommuniqué spottet jeder Beschreibung: „Wir geben zu, daß die Piste nicht sicher ist. Aber sie ist nicht unsicher genug, um eine Absage zu rechtfertigen.“

Weitaus charakterfester blieben Fittipaldi und Ickx. Der Weltmeister hatte von Anfang an geschworen: „Ich fahre nicht“, der Belgier dagegen behauptete: „Ich habe meinen Vertrag und tue meine Pflicht.“ Wieder trainierte Ickx, diesmal ge-

Neu!

**10W-50
scherstabil**

gem. DIN 51382

pentolub

2000

damit Ihr Motor lange lebt

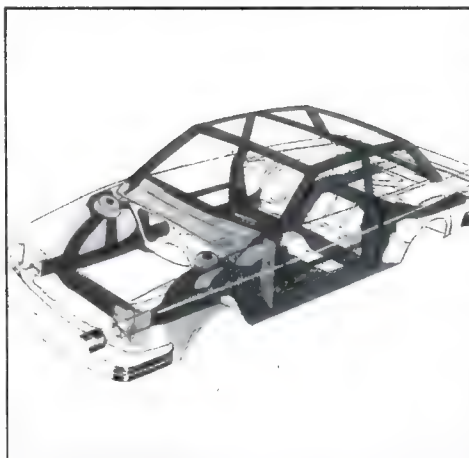


PENTOLUB 2000 MOTOROIL, die Motorenölspezialqualität zu verbrauchergerechten Preisen, getestet nach US-Spezifikation MIL-L-46 152, entsprechend den API-Klassen bis SE und CC, Ford SSM 2-C-9001 AA, Zulassung der Automobilhersteller. Zu beziehen im Kraftfahrzeug-Zubehörhandel, in Kaufhäusern, in SB-Warenhäusern, CC- und Verbrauchermärkten.

Deutsche Pentosin-Werke GmbH, 2 Wedel/Holstein, Industriestraße 39-43

Telefon (04103) 6026, Telex 21 89 555, Postfach 320

**Wissen Sie,
wie konsequent
Insassenschutz
sein muß?**



Situation: Bei 90% aller Unfälle ist die Aufprallgeschwindigkeit unter 60 km/h.

Konsequenz: Ein Volvo schützt die Insassen durch Knautschzonen, Sicherheitszelle mit 3 Überrollbügeln und Flankenschutz in den Türen. Selbst bei einem 65 km/h-Aufprall bleibt die Insassenzelle unversehrt.

VOLVO
Das konsequente Automobil

GP von Spanien

meinsam mit Evans und Wunderink. Dazu Stommelen: „Einer wirft den Motor an – und dann fahren alle.“

Der Zeitpunkt, zu dem sich die GPDA praktisch selbst zerstörte, war 15 Uhr 50. Neuerliche Abstimmung – und 13 Stimmen für eine Absage, nachdem Andretti beteuert hatte: „Ich beuge mich dem Mehrheitsbeschluß.“ Fittipaldi: „Ich fahre auf gar keinen Fall.“ Darauf Andretti: „Dann fühle ich mich auch nicht mehr an die Mehrheit gebunden.“ Wie laut Drehbuch platzte Ecclestone in die GPDA-Sitzung, sprach von den spanischen Racheplänen, die Stadiontore zu verriegeln und die Rennwagen zu beschlagnahmen. Mosley, der Co-Direktor im Formel 1-Zirkus: „Um die Sache voranzutreiben, stürmten Chapman, ich und die Veranstalter gleich hinter Bernie nach – aber da rannten Peterson und Brambilla schon, ihre Sturzhelme zu holen. Damit war die Sache für uns erledigt.“

Seltsam, daß manche glauben, die Beschlagnahmungs-idee hätten gar nicht die Spanier ausgeheckt. Mosley: „Bernie und ich haben diese Möglichkeit schon lange vorher erwähnt.“ Wie die Piloten auseinanderstoben, so zerbröckelte die GPDA, deren Wert jetzt auf null geschrumpft ist. Lauda: „Wir haben eine einmalige Chance verpaßt. Jetzt ist die GPDA gestorben.“ Trotzig und wütend fuhr Lauda die Trainingsbestzeit und Depailler tat „weil ich zu nervös und übereifrig war“ der CSI den Gefallen eines Testunfalls. „Schauen wir, ob jemand stürzt und wie die Leitplanken das aushalten“, hatte die CSI allen Ernstes beschlossen.

Fittipaldi fuhr ein paar betont langsame Runden, ganz

Statistik des GP von Spanien

Startaufstellung

Lauda Regazzoni
Ferrari Ferrari
1:23,4 1:23,5

Hunt Andretti
Hesketh Parnelli
1:23,8 1:23,9

Brambilla Watson
March Surtees
1:24,2 1:24,3

Depailler Pryce
Tyrrell Shadow
1:24,4 1:24,5

Stommelen Jarier
Hill Shadow
1:24,7 1:25,0

Mass Peterson
McLaren Lotus
1:25,2 1:25,3

Scheckter Pace
Tyrrell Brabham
1:25,4 1:25,8

Reutemann Ickx
Brabham Lotus
1:25,8 1:26,3

Donohue Brise
Penske Williams
1:26,3 1:26,4

Wunderink Jones
Ensign Hesketh
1:26,6 1:26,7

W. Fittipaldi Migault
Copersucar Hill
1:27,2 1:27,9

Evans Lombardi
BRM March
1:28,8 1:30,3

Merzario
Williams
1:54,3

Ausfälle und Boxenstops in Runde:

- 1: Lauda, Ausfall: Kollision; Depailler, Ausfall: Kollision;
- 2: W. Fittipaldi, Aufgabe: Solidarität zu Bruder; Merzario, Aufgabe: Auto unfahrbar; Regazzoni, Stop: Frontpartie, rechtes Vorderrad, Aufhängungsteile gewechselt;
- 4: Scheckter, Ausfall: Motor; Donohue, Ausfall: Kollision; Jones, Ausfall: Kollision; Hunt, Ausfall: gegen Leitplanken;
- 7: Jarier, Stop: Reifen; Brambilla, Stop: Reifen;
- 8: Evans, Stop: Zündung;

- 11: Watson, Stop: Reifenwechsel;
- 13: Migault, Stop: Frontpartie;
- 15: Andretti, Ausfall: Unfall wegen Aufhängungsbruch;
- 16: Migault, Ausfall: Dreher; Wunderink, Ausfall: Halbachsenbruch nach Kollision mit Leitplanken;
- 23: Pryce, Stop: Kühlerdefekt nach Kollision;
- 24: Peterson, Ausfall: Aufhängungsschaden links vorn nach Kollision;
- 26: Stommelen, Ausfall: Unfall durch weggebrochenen Heckflügel; Pace, Ausfall: Unfall;

Stand nach 5 Runden: 1. Hunt, 2. Andretti, 3. Watson, 4. Stommelen, 5. Brambilla, 6. Pace, 7. Peterson, 8. Jarier, 9. Mass, 10. Ickx.

Stand nach 10 Runden: 1. Andretti, 2. Watson, 3. Stommelen, 4. Pace, 5. Peterson, 6. Mass, 7. Ickx, 8. Brise, 9. Migault, 10. Pryce.

Stand nach 15 Runden: 1. Andretti, 2. Stommelen, 3. Pace, 4. Peterson, 5. Mass, 6. Ickx, 7. Brise, 8. Pryce, 9. Wunderink, 10. Reutemann.

Stand nach 20 Runden: 1. Stommelen, 2. Pace, 3. Peterson, 4. Mass, 5. Ickx, 6. Pryce, 7. Reutemann, 8. Wunderink, 9. Jarier, 10. Brambilla.

Ergebnisse:

1. Jochen Mass (Texaco Marlboro) 42:53,70; 2. Jacky Ickx (J.P.S.) 42:54,80; 3. Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 42:37,50; 4. Jean Z. Jarier (Shadow DN 5) 43:44,80; 5. Vittorio Brambilla (March 751) 42:37,90; 6. Lella Lombardi (March 751) 42:58,20; 7. Tony Brise (Williams F 1003) 42:59,80; 8. John Watson (Surtees TS 16) 42:43,70.

Schnellste Runde:

Andretti 1:25,10, Durchschnitt 160,356 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem 4. Rennen:

1. E. Fittipaldi 15 Punkte, 2. Pace und Reutemann je 12, 4. Mass 9,5, 5. Scheckter 9, 6. Hunt 7, 7. Regazzoni und Depailler je 6, 9. Lauda 5, 10. Ickx 3, 11. Jarier 1,5, 12. Brambilla 1, 13. Lombardi 0,5.

außen, den Arm hochgestreckt, unter gellendem Pfeifkonzert. „Und wenn ich deswegen die Weltmeisterschaft verlieren sollte: Ich starte nicht! Vielleicht ist meine Entscheidung heute falsch, aber für die Zukunft richtig“, meinte er, der von seinem Teamchef Teddy Mayer und seinem Sponsor Marlboro und Texaco volle Rückendeckung hatte: „Was immer du tun willst, fühl' dich frei, wir respektieren alles.“

Der Weltmeister war enttäuscht, daß niemand mitstreichte: „Ich glaube, meine Kameraden machen einen Fehler.“ Aber Stommelen redete wohl für viele, als er sagte: „Fittipaldi steht jetzt als einziger Tapferer da, er tat auch das einzig Richtige – aber ich bin nicht in der Situation, daß ich mir das gleiche erlauben kann. Obwohl mir Hill die Entscheidung überlassen hat, Was uns alle letztlich in die Autos zwang, war der wachsende Druck – egal ob vom Veranstalter oder von manchen Teamchefs.“

Auch Mass hatte freie Wahl, „aber entweder machen's alle oder keiner. Ich fahre, um Repressalien zu vermeiden“. Und bei Ferrari ließ der Commendatore am Telefon Lauda ausrichten: „Entscheide, wie du willst, aber überlege dir ganz genau, was du tust. Und vergiß nicht: Rennfahren ist gefährlich.“ Nikis Reaktion: „Ich darf nicht allein an mich, ich muß auch ans Team denken. Was kann Ferrari dafür?“

Fittipaldi ertappte sich am Renntag bei einem komischen Gefühl: „Das erstmal, daß ich mich vor dem Start anleide, ohne zu denken: Welchen Gang lege ich wo ein?“ In Zivil auf der Piste, bereute Emerson nichts. Seine Frau Maria-Helena träumte einen Alptraum: „Es gibt nur eine Möglichkeit zu beweisen, daß Emerson

recht hat, aber das wäre der entsetzlichste Beweis: ein Unfall. Ich bin sicher, viele haben heute nacht schlecht geschlafen.“ Als die Fittipaldi um 12 Uhr 20 ins Flugzeug nach Genf stiegen, rollten die Wagen zum Start.

Jochen Mass fürchtete eine Kollision in der ersten Kurve nach dem Start, wo sich die Autos wie in ein Nadelöhr einfädeln. „Darum schaltete ich frühzeitig zurück. Rechts und links gingen vier vorbei, aber das war mir egal.“ Vorne kam's zur Kettenreaktion: Watson rammte Andretti, Andretti rammte Lauda, dieser stand quer, wurde vom schuldlosen Regazzoni torpediert, mittendrin bekam Depailler sein Fett.

„Das fängt ja katastrophal an“, dachte Mass. „Ich fahre so langsam wie nur möglich, das Resultat ist mir egal.“

Jochens Ex-Chef John Surtees freute sich, solange Watson Zweiter war. Und nachher: „Ohne Reifenschaden hätten wir gewonnen.“ Hunt führte, bis er auf Scheckters Öl ausrutschte. Andretti führte, bis seine Aufhängung kollabierte.

Dieses verrückte Rennen hatte einen einzigen Fixpunkt: den Dreikampf Stommelen—Pace—Peterson, den der Kölner immer von der Spitze aus kontrollierte. Ronnie lobte nachher: „Rolf hat mir vor allem in den schnellen Bergaufkurven, die viel Mut verlangen, imponiert.“ Rundum war der enge Straßenkurs längst von Wracks gesäumt. Peterson „wußte nie, was die gelben Flaggen wirklich bedeuten: Ist das noch ein alter Unfall oder ist schon der nächste passiert?“

Deshalb wohl versuchten Peterson und Pace immer

wieder, Stommelen unter gelber Flagge auszutricksen. Der aber paßte auf. Beim Überwinden von Migault fuhr Peterson über dessen Vorderrad und lädierte seine Aufhängung. Damit blieb Stommelen mit Pace allein in der Arena.

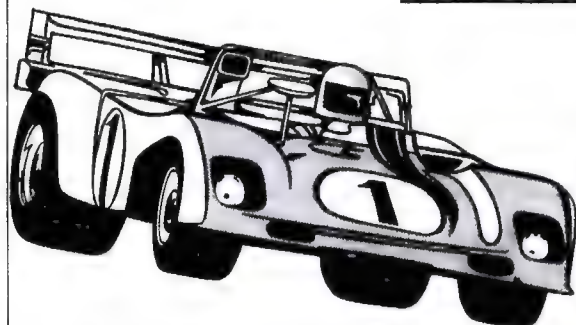
Nach dem Unglück lag automatisch Mass in Front, jeden Moment auf die Abbruchflagge wartend. „Ich dachte zuerst, Pace wäre verunglückt, weil ich kein Auto bemerkte, dann sah ich, wie Carlos heraukletterte und begriff schließlich: Das halb umgekippte Auto gehörte Stommelen.“ Wilson Fittipaldi stand am Unfallort, Mass bremste auf Schrittempo herunter: „Rolf okay“, deutete ihm Wilson.

Im nächsten Umlauf wurde Mass am Unfallort trotz des gelben Flaggenwaldes von Ickx überholt. „Und da begriff ich plötzlich: Es geht

ja um den Sieg.“ Eine Runde später verschaltete sich Ickx, Jochen glitt vorbei und bekam als erster die Zielflagge. Wie zuvor Mass und Ickx, war auch Reutemann von Jarier trotz heftig geschwenkter gelber Flaggen überholt worden.

Die Proteste liefen, als Stommelen in der „Clinica Soler-Roig“ auf dem Operationstisch lag: rechtes Bein dreimal, linkes Bein zweimal gebrochen, dazu das linke Handgelenk und zwei Rippen. „Dein rechtes Knie muß nochmals operiert werden“, sagten ihm die Ärzte, „aber, keine Sorge: Es kommt alles wieder in Ordnung. In zwei Monaten kannst du wieder fahren.“ Stommelen zwang sich trotz durchwacher Nacht, trotz Schmerzen zu einem leisen Lächeln: „... muß ich eben beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring gewinnen.“ *Heinz Prüller*

Markenweltmeisterschaft



**Internationales ADAC 1000 km-Rennen
31. Mai – 1. Juni '75 Nürburgring**

**ONS-Meisterschaft Formel V1600 · Castrol GTX Trophy
ADAC-Preis Formel 3 · ONS Pokal Formel 3**

Training:
Freitag 30. Mai '75 ab 11 Uhr
Samstag 31. Mai '75 ab 8 Uhr

Rennen:
Samstag 31. Mai '75 ab 14 Uhr
Sonntag 1. Juni '75 ab 10 Uhr

**Wissen Sie,
wie konsequent
Komfort
sein muß?**



Situation: Die meisten Fahrer steigen bereits nach 2-stündiger Fahrt verkrampft aus ihrem Auto.

Konsequenz: Volvo hat durch Mediziner einen Sitz entwickelt, der auf jede Fahrer-Anatomie einzustellen ist und fahrbedingte Überlastung vermeidet.

VOLVO
Das konsequente Automobil



DM 134.-
komplett frei Haus, NN, Rückgaberecht
Einführungsangebot für unser
neues Lederlenkrad, Typ Spezial,
bei Bestellung bis 10. 6. 75.
TÜV-zulässig für: Alfa, Audi,
BMW, Ford, Mini, Opel, VW,
360 mm Ø
Bei Ihrem Zubehör-Händler oder
direkt von:
Interspeed GmbH
4803 Steinhagen, Postfach 1385
Telefon 0 52 04 / 22 24
Händler bitte Angeb. 3/75 anford.

Auto-Schonbezüge



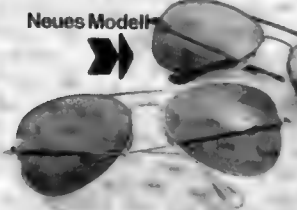
Lammfell-Bezüge
ab Fabrik — sehr preisgünstig.
Für 950 Automodelle in vielen
Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Muster-
kollektion mit Preisliste sowie den
Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
() _____
Ort _____
Straße _____ A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Neues Modell



Pilotenbrillen
Form, federleicht, farbtreu, Polaroid-Effekt. Glaser-
fünfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle:
biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui.
D-110 Weißmetall DM 39,50
neues Modell D-110/S matt-schwarz DM 44,50
Rückgaberecht, NN-Lieferung, Versandkosten
Avianchter, 75 Karlsruhe 1, Postfach HD 5225
Eilbestellungen: Tel. (0721) 73070

Talbot-Spiegel mit den bildschönen
international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Tal-
boval“ (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare“ (recht-
eckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkel-
freier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn!
Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller
Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80



Männlich-attraktiv

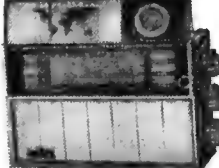


Bartlose, beim Barte
des Propheten
er wächst und steht jetzt jedem. Unsere Bearb-Hair-
Kur sorgt dafür, dass Ihr Bart sich stark entwickelt,
wallt und verdichtet. Mit dem gewissen Etwas auf der
Oberlippe oder dem Markanten darunter steht Ihnen
noch **mehr Männlichkeit** im Gesicht. Schreiben Sie
uns noch heute. **Mehr Bart — mehr Mann.**
Die komplette Bearb-Hair-Behandlung, Bestell-Nr.
4340, zum Preis von nur **DM 32,80** · Postkarte an:
Barbier-mercato · Abt. 46 K 87/19
5600 Wuppertal 11 · Gustav-Freytag-Strasse 16

Autofahrer sparen Geld
mit d. günstigen Kfz-Versicherung vom KVV.
Prüfen und vergleichen Sie unseren Tarif.
Wir helfen Ihnen gerne sparen!
Generalagentur Richard Schwanefeldt
Karlsruher Ver-
sicherungsverein 6 Frankfurt, Merianstraße 16 a, Q Telefon 06 11 / 44 44 31



Multiband-Kontrollempfänger Globemaster
AM/MB1-MB2/SW1-SW2/FM/VHF1-VHF2
Spezialradio mit Raffinessen. Emp-
fang der Unterhaltungsbänder, Marine-
funk, Flugfunk, Amateurfunk und andere
Teilnehmer im Sprechfunkverkehr.
Spezialangebot „A“ GRATIS
IRMLER GmbH 8750 Aschaffenburg
Goldbacher Straße 14



ANSA - SPORTAUSPUFFANLAGEN
TÜV-geprüft mit TÜV-Bescheinigung lieferbar für:

FIAT 128 Typ A 000 (Limousine 1100)	DM 208,-
FIAT 128 (55%) ABE	DM 110,-
ALFASUD Typ 901.A (1200) ABE	DM 254,20
VW-PORSCHE 2.0 (80%)	DM 485,-
VW-PASSAT 1300 Motor-Typ Z B	DM 324,-
VW-PASSAT 1500 Motor-Typ Z B	DM 342,-
AUDI 80 1500 Motor-Typ 056-2 + 056-3	DM 324,-
Renault 5 Motor-Typ 800-10 u. 689-10 (20%) ABE	DM 282,50
FIAT 128 Coupé 1100 + 1300 mit ABE (5%)	DM 312,80
mit Motor-Typ 128 AC000 + 128 AC 5000	
INNOCENTI MINI 1000-1300 (60%) mit Motor-Typ 12HI-99HI ABE	DM 196,80
VW-KÄFER 1200, 30-34 PS (70%)	DM 331,50
VW-Käfer 1300, 1302, 1303 (70%)	DM 331,50
FIAT 124 Coupé 1600 + 1800 ABE	DM 305,60
OPEL Manta + Ascona 1.6-1.9 (50%) ABE	DM 305,60

jeweils kompl. Anlage ohne Krümmer mit zwei End-
rohren, Anlage VW-Porsche mit vier Endrohren. Preise
inkl. MwSt. Händler Angebote anfordern.
**Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen,
Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980**



testasa e
löst Potenz-
probleme

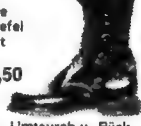
Leistungsschwund
nach Alter in %
Sexuelle Potenz

30 Alter	-8%
35	-13%
40	-25%
45	-33%
50	-47%
55	-51%
60	-55%
65	-60%

Gegen geistige und
sexuelle Erschöp-
fungszustände gibt es
testasa-e. Die Potenz wird ge-
zielt aufgebaut, die Erregbar-
keit gesteigert durch Vitamin
E und vier natürliche Heil-
pflanzen-Extrakte. testasa-e
verstärkt die Durchblutung,
regt die Hormonproduktion
an und beeinflusst das Sexual-
zentrum.
**testasa-e ist besonders gut
verträglich. Keine Gewohn-
ung. Nur in Apotheken —
rezeptfrei.**
Lesart: Die Prozentzahl gibt
den natürlichen Schwund-
wert an.

★ Heute noch anfordern! ★
Unsere neueste und aktuellste
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Maximaler Gewinn für jeden Autobesitzer
**AUTO-
AUSSTATTUNG**
8046 GARCHING E

YANKEE
Original US-Air-Force
Fallschirmspringerstiefel
Der Gag und Modehit
für junge Leute
Gr. 39-50 nur **DM 89,50**
Gr. 31-38 nur
DM 79,85
Vers. Post NN, garant. Umtausch u. Rück-
gaberecht, bei Nichtgefallen Geld zurück!
ÜBERSEE-IMPORT-CENTER
592 Bad Berleburg, Postfach 1150
Tel. (06467) 341, Telex 0482255 Abt. VM/2



**Elektro-
Schweißgeräte**
ab Fabriklager

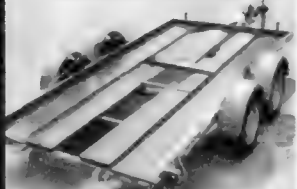
Typ 150 LSK, 220 V/150 A,
bis 4,0 Ø Elektroden, kom-
plett mit allem Zubehör, **DM 245,-**. Reine
Kupferwicklung, 3 Jahre Garantie. Versand un-
frei per Bahn nachnahme, Rückgaberecht.
**JUNG-Schweißtechnik GmbH, 66 Saarbrücken,
Lebacher Straße 31/7, Telefon (06 81) 7 19 41**



SUPERANGEBOT 75
5000 Kameras, Projektoren, Objek-
tive, HiFi-Stereo-Anlagen.
Günstig, dir. ab Versandlager.
Gleich Gratis-Katalog 75 mit Neu-
heiten per Postkarten anfordern.
Kennwort: **Auto Motor**
und Sport 10
Foto-Koch-
Versand
4 Düsel-
dorf 1,
Postfach
3214



AUTOTRANSPORTER
Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,
ein- und doppelachsiger. Fertige Anhäng-
er sowie Anhänger-Bauteile und vorge-
fertigte Fahrgestelle zum Selbstbau.
Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie
kostenloses Angebot mit allen Daten,
z. B. 2000 kg DM 3212,- inkl. MwSt.
MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27



Holts

Schutz kann auch schön sein. Zum Beispiel mit **RALLYE BLACK**,
der mattschwarzen Lackfarbe von HOLTS. Treibstoff-fest auch
ohne Einbrennen, geeignet für jede Nachlackierung, für sportliche
Streifen, als Schutz für Lack und selbst für Chrom. **RALLYE BLACK**
ist mehr als nur eine Farbe. Als Spray in zwei Größen. Extrem preis-
wert. Von HOLTS natürlich.

Rallye Black

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28,
gültig ab 1. Oktober 1974

**Gewerbliche Gelegenheits-
anzeigen und Stellenangebote**
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 11,75
zuzüglich 11% MwSt.

**Private Gelegenheitsanzeigen
und Stellengesuche**
1 mm Höhe bei 43 mm Spalten-
breite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,- inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte
ausreichend frankiert mit
deutlicher Angabe der Chiffre-
Nummer auf dem Briefumschlag
an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen,
die nur mit Telefon-Nummer
erscheinen.

Alfa Romeo

Straßen- und Gr. 1-Tuning.

TUV-zulässiges Zubehör, Homologationen,
Unbedenklichkeitsbescheinigungen usw.
Kostenlose Informationsschrift.

Auto-Steinmetz, Inh. Volker Steinmetz
Alfa Romeo-Direkthändler, 6085 Nauheim
Alte Mainzer Str. 4, Tel. 0 61 52 / 60 24

Alfa Zagato 1300, Bj. 73, 38 000 km,
mit 4 Alu-Felgen u. 5 St.-Felgen, Radio,
met.-silber, VB 8200,- DM. 75
Khe., Steubenstr. 15, Tel. 07 21/55 31 38
ab 18 Uhr. 61 747

Verk. 71 Giulia 1600, TOV 77, LM-
Felgen, Radio, Motor neu, DM 3900,-.
Tel. 0 22 21/37 51 06. 61 748

Verk. v. 1750 GTV, Mot. + Getriebe,
H.-Achse u. Kaross. m. 1 1/2 J. TOV.
Tel. 0 40/6 72 21 04. 61 749

Alfa Romeo Montreal, Bj. 73, 21 000
km, rot, für 16 700,- DM zu verk.
Tel. 0 21 24/6 62 34. 61 752

Alle Alfa kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24,
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
62 382 H

Sämtl. Ers.-Teile f. GT + Spider (auch
Rennteile) billig abzug. R.H. Goroncy,
5779 Wennemen, Am Kehling 10.
61 757

Verk. Alfa Romeo 1600 Spider, Bj. 72,
ca. 50 000 km, mit Ronalfelgen, Radio
und Gepäckständer, 4 Winterreifen
auf Originalfelgen, Preis ca. 8000,-
DM. Tel. 0 70 51/5 03 93. 61 759

Giulia Super 1,6, alfarot, Bj. 7.72,
51 000 km, 9 Reifen m. F., Radio u. a.,
VB 6200,- DM. Tel. 0 87 52/72 49.
62 008

Rarität! Spider 1600 Veloce, Bj. 66,
ATM, ct. Zust., VB 3300,- DM. Tel.
06 41/3 33 80 n. 18 Uhr. 62 007

Suche Alfa Romeo 1750 Berlina o.
GTV, auf TZ mtl. 400,- DM. Zuschrift
unt. Chiffre A 10/1067. 62 178

1300 GTJ Coupé, 800 km, DM 13 300,-
VB; **2000 GTV Coupé**, 680 km, DM
15 400,- VB; **Spider**, 1000 km,ünst.
Tel. 08 71/7 34 42. 62 191

1600 GTJ, 3.73, 30 500 km, rot, sehr
gepflegt, Zub. Tel. 08 41/8 26 95.
62 263

Alfa Barankauf 06 11 / 28 51 44
62 371 H

1600 GTJ, Bj. 69, AT-Motor, TOV 77,
Bilstein, Bügel, 185/70 eingetrag. Tel. n.
19 Uhr 0 70 22/47 71. 62 264

10 Montreal Coupés, neu eingetrof-
fen, silber, braun, grün, orangeme-
tallig, rot, weiß, hellorange, Color,
elektr. Fensterh. + Klima, jede Farbe
nach Wunsch + DM 1000,-, Auto-
Czaker ... wenn's um Alfa geht.
Landshut Tel. 087 43/513/0871/23310.
62 190

Alfas in Sonderausführungen: 2000
Berlina, neu, mit Klima,ünst.;
Alfetta, neu, grün, Color, Klima;
Alfetta, neu, schwarz, mit Color;
2000 GTV, neu, schwarz, mit Color.
Ob neu oder gebraucht - Auto-Cza-
kert ... wenn's um Alfa geht. Lands-
hut Tel. 08 71/2 33 10. 62 192

ALFA ROMEO-Unfallwagen verkauft laufend Auto-Neuser

85 Nürnberg, Röthensteig 2-4
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

Alfa Spider 2000, zitronengelb, 4.74,
9900 km, sehr gepfl. Garagen-Zweit-
wagen, Radio-Stereo, Kassett-Rek.
A. Peschke, 2848 Vechte, Bei den
Riehen 2, Tel. 0 44 41/48 60. 61 751

Alfa Romeo 2000 GTV, Bj. 73, 35 000
km, silbermetallisch, schwarzes Leder,
Leichtmetallräder, Klima- u. Stereo-
anlage, Colorglas, mit heizb. Heck-
scheibe, erstklassiger Pflegezustand,
DM 13 320,- inkl. MwSt. i. A. des
Kunden zu verk. Daimler-Benz-Nie-
derlassung, 6800 Saarbrücken, Ge-
brauchtwagenabt. Tel. 06 81/4 59 91.
62 463 H

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw
ges. Tel. 07 11/60 60 86. 62 445 H

Alfa Romeo 2000 GTV, Bj. 11.71,
65 000 km, gepflegter Wagen in be-
stem Zustand für DM 6950,- zu ver-
kaufen. Tel. ab 17 Uhr 06 21/44 75 75.
62 008

Alfa Romeo Zagato, Bj. 72, 29 000 km,
AT-Motor mit 500 km, Sportfahrwerk,
exklusiver Zustand Schreiben sinn-
los, das Auto muß man sehen. Tel.
09 81/73 39. 61 758

Hardtop gesucht, für 1750 Spider, Bj.
1970. Chiffre-Nr. A 10/1066. 62 177

Berlina 2000, Topzustand, weiß, 11.73,
ca. 40 000 km Autobahn. Tel. 06 21/
44 83 04 und 6 02 05 71 (Dr. Benter).
62 085

Alfa Romeo Montreal, neuwertig, Bj.
10.74, 3000 km, DM 22 800,-. Tel.
0 22 21/48 20 80/88. 62 226 H

Kaufverträge! Alfasud mit DM 1500,-,
Montreal mit DM 10 000,-. Nachlaß
abzugeb. Tel. 02 11/79 42 42/76 12 13.
62 472

Verk. Giulia Sup., 3.72, weiß, 60 000
km, ATM 1750, 20 000 km, 6fach ber.,
4 LM, 4 Stahlfelgen, Lederlenkr.,
Recaro, orig. Teile vorh., Anhänger-
kupplg., Öltherm., 1a Zustand, sowie
kompl. Motor mit Lagerschad., zus.
5600,- DM, o. Mot. 5100,- DM. Tel.
Lübeck 47 22 88, sa., so. 04 21/54 10 89.
61 753

Montreal, rot, Bj. 9.74, 10 000 km, un-
fallfrei, weg. Anschaffg. ein. größ.
Wagens f. DM 21 000,- sofort zu
verk. Tel. 06 21/2 22 75. 61 755

Alfa Bar-Ankauf
Barch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 89
62 404 H

ALFA ROMEO-Motoren 1300, 1600 u.
1750, überh., m. Garantie i. Tausch zu
verk. Tel. 0 60 73/95 07. 62 446 H

Alfa-Gebrauchteile zu verkaufen. Un-
fallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07.
62 440 H

A.R. 1600 Spider, 111 PS, Bj. 66,
TOV 5.76, gut erh., nur Sa., So. Tel.
0 90 04/3 58. 62 480

Alfetta GT, 11.74, 9500 km, noch Ga-
rantie! Dunkelblau, Colorglas, Extras,
nur Langstrecke u. warme Maschine
belastet, absolut neuwertig. Th. Betz-
ler, Tel. 0 61 21/56 69 08. 61 754

ALFA-Gebrauchteile zu verk. Unfallwagen gesucht.

Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispeistr. 35, Tel. 0 2151 / 3 59 94 u. 59 7318

Alfa-Ersatzteile, Unfallwagen gesucht.
Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611.
62 418 H

**Sämtliche Neu-, Gebraucht- und Spe-
zialteile** für Alfa Romeo, äußerst
preiswert zu verkaufen. Tel. 0 45 41/
58 23 werktags ab 17 Uhr, Wochen-
ende jederzeit. 62 329

Alfa Romeo Montreal, Bj. 75, Garan-
tie Ende Juli, 4400 km, VB 24 500,-
DM. Tel. 0 46 31/77 93. 62 496

Neuteile für 1300-2000: Kolben +
Büchsenatz ab 195,- DM, Auspuff
kpl. 195,- DM. Tel. 0 26 31/2 54 45.
62 448 H

ALFA ROMEO Alfetta GT, rot, Vor-
führwagen, 8000 km gel., preisgün-
stig zu verkaufen. Tel. 0 21 22/5 08 33
und 5 02 13. 62 509 H

Amerikanische Wagen



Chev.

Pontiac

Buick

Oldsm.

Cad.

Groß-

auswahl

Chev Cam, 74, 11400 M, met-grün
Chev Corv 7 L, 73, 17000 M, weiß
Pont Firebird, 74, 12100, met-grün
Oldsm 98 LS, 73, 21300, bronze
Oldsm Cutl, Cpé, 72, 24000, m-grau
Buick Skyl, 71, 52900 M, grün 8750
Buick Cent, Cpé, 72, 51000 M, weiß
Cadillac Coupé, 72, 29600, beige
Cad Eld, Cpé, 74, 24000 M, silber
Cad Brough, 74, 18000 km, beige

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
62 240

GM-Neuwagen aus Hamburg

Kaufen Sie bei Norddeutschlands größtem au-
torisierten Händler, geringfügig teurer, dafür
mit Garantie, mit Service, ohne Risiko!

Camaro Coupé, Autom., Servobr. u. Lkg.
Camaro LT Coupé, dto. mit L.-Ausstattg.
Camaro LTC, dto. m. Vinyl u. el. Fenster
Pontiac Firebird Formula, alle Autom.
Chevrolet Monza u. Caprice, Coupé, Lim.
Oldsmobile Cutlass Coupé u. Lux.-Lim.
Cadillac Eldorado Luxus-Coupé

ständig 30 Wagen sofort
oder umgehend lieferbar

Europa-Ausstattung, TÜV mit Abgas-Test,
Preise incl. sämtlicher Kosten frei Hamburg,
Spezialwerkstatt, erstkl. Service.



DELLO & CO., 2 Hamburg 54
Nedderfeld 81, Tel. (040) 47 10 41
- verlangen Sie unsere Fachleute
Holger M. David oder Heinz Emmerich

Einmalig in Deutschland, American
Motors Gremlin X, 3,8 Ltr., Mod. 74,
38 000 km, 105 PS, Rennr., Radio, 2-
Wag., best. gepfl., von Priv. an Priv.,
7900,- inkl. Zoll u. MwSt. Mr. Larry
Roberts, Tel. 06 11/28 30 03 o. 43 76 63.
62 084

●● Kaufe amerik. Wagen bar! ●●
Barch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11 / 73 26 89
62 405 H

Beraufkäufer sucht sofort: Sämtl.
Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel.
07 11/7 15 79 90. 62 411 H

American Motors Rebel, Bj. 1969,
Bestzust., Klima-Anl., DM 4800,-.
Tel. 06 11/39 21 50. 61 761

Brandneu 1975, Chevrolet Caprice
Cabriolet, Exportausführung mit um-
fangreicher Ausstattung, DM 16 900,-.
Sofort lieferbar. Tel. 0 21 61/1 53 57.
62 282

FORD-MUSTANG T 5-COUPÉ, Bj. 74,
2,8 Ltr., 110 PS, 12 000 km, Automatic,
Colorglas, SSD, Aluminiumfelgen, Ha-
logen Fern- u. Nebellampen, Radio,
grün-metallisch, beiges K-Lederdach u.
andere Extras. Sehr gepflegtes Gara-
genfahrzeug, abgasentgiftet, Neupreis
23 000,-, VB 18 300,-. Tel. 0 29 81 /
21 63. 61 760

Amerik. Wagen kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24,
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
62 383 H

**Wir zahlen Bargeld für amerikanische
Gebrauchtwag.** ALLSTATE MOTORS,
Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

FABRIKNEUE US-WAGEN

Preise inkl. Zoll, TÜV und MwSt.
Continental MARK IV DM 38 000,-
Cadillac Eld. Coupé DM 35 000,-
Corvette Stingray DM 25 000,-
Oldsmobile Toronado DM 25 000,-
Caprice Cabriolet DM 20 000,-
Chevrolet Impala DM 19 000,-
Firebird Formula DM 19 000,-
Camaro LT-Coupé DM 18 000,-
Europaausstattung für verwöhnte
Fahrer. Fordern Sie unseren Gra-
tiskatalog mit allen amerikanischen
Wagen. Laufend ca. 100 Wagen
ab Lager lieferbar. TRANSINTER
GMBH, 6243 Ramsau bei Borch-
tesgaden, Telefon 0 88 52 / 55 77

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 18.870,-
Camaro Sport Coupe	DM 18.872,-
Camaro LT Coupe	DM 18.848,-
Firebird Formula 400	DM 19.980,-
Corvette Stingray	DM 27.750,-
Mercury Monarch Ghia	DM 18.870,-
Caprice Classic Lim.	DM 22.755,-
Impala Station Wagon	DM 21.645,-
Oldsmobile Cutlass	DM 22.200,-
Cadillac Eldorado	DM 37.740,-

Direktimport Neuwagen mit reichh. Export-
ausstattung, inkl. TÜV, Zoll, Fracht u. MwSt.
Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile
MAAK + CO., 2 Hamburg 1, Ammerkatr. 39
(ADAC-Haus), Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Anzeigenschluß

für die nächsten Ausgaben

Heft 12 erscheint am 7. 6.
Anzeigenschluß ist am 13. 5.
Heft 13 erscheint am 21. 6.
Anzeigenschluß ist am 26. 5.

Aston Martin

Aston Martin V8

Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 48, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für NSU 1000-1200 + TT, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

Audi Coupé 100 S, Bj. 73, neuwertig. Tel. 0 61 21 / 7 60 40. 62 010

NSU TTS, Bj. 70, TÜV 76, U'rollib., Spurverb. usw., alles eingetr., VB 3500.—, Tel. 0 61 71 / 5 43 73. 61 769

Verk. NSU 1000, TT-Lampen, Bilstein, kurze harte Federn, neg. Sturz, br. Trommeln, 2 Doppelverg. Solex PHH, scharfe Nocke, Lederlenkr., Hosenträgergurt, Bügel, VDO-Cockpit, usw., VB 1800.—, Tel. 0 44 41 / 44 48 nach 18.30 Uhr. 61 766

Gelegenheit RO 80, Bj. 74, metallic, 23 000 km, viele Extras, hervorragender Zustand, unfallfrei, NP 22 000.—, VB 16 900.—, Tel. 0 61 31 / 6 31 10. 61 767

SUCHE billigste NSU-Teile oder Gr. 2, Hänger, Zugwg. (einzelne?) bei Anz./Raten. Chiffre A 10/1065. 62 176

NSU 1200 TT, 40 000 km, mit Zubeh., techn. u. opt. in bestem Zust., VB 2600.—, T. 0 80 36 / 78 94 nach 18 Uhr. 62 265

ABT bietet an:

Frontspoiler für Audi 80- und Audi 100-Modelle zur Verbesserung des Fahrverhaltens mit ABT zur TÜV-Abnahme. Preis ab Kempten DM 160.— + 11% MwSt.



Auto Abt, 896 Kempten, Oberwanger Str. 16
Telefon 08 31 / 92 55

Wankel Spider Cabrio mit Hardtop, Neulack, TÜV 11.76, ATM 20 000 km, neuwert. Zustand, DM 3400.—, Tel. 0 71 61 / 7 75 57. 62 011

Suche Motor f. Audi 100. B. Gebhardt, 314 Lüneburg, Bürgergarten 5. 62 012

NSU RO 80, DM 2550.—, T. 0 61 31 / 4 93 96. 61 764

Audi 80 GT, Bj. 10.74, 71 000 km, Radio, R. Schmidner, 8073 Kasing, Bahnhofstr. 21. 61 765

Suche Leichtmetallräder für K 70/RO 80. W. Schulz, 317 Gifhorn, Im Hängelmoor 12. 61 766

Verk. NSU-Tuningteile, Tel. 09 81 / 40 45. 62 086

ABT bietet an:

Abt-Einspritzmotor NSU 1300 ccm, ca. 140 PS, neuwertig, umgerüstet nach den neuen Bestimmungen.

Auto Abt, 896 Kempten, Oberwanger Str. 16
Telefon 08 31 / 92 55

NSU TT, Kottl.-verbr., 165/70 auf 6,5 ATS, U-Bügel, Hosentr., Led.-Lenkr., Instr., Scheinw., alles TÜV, VB 3800.—, DM. B. Lochte, 338 Goslar 1, Bahnhofstr. 13. 62 266

Audi 100 S Coupé, Bj. 10.71, 81 000 km, blaumet., Color, LM-Felg., SSD, Halog.-Neb., Hv., sämtl. Zubeh., DM 6200.— + 11%. Tel. Hamburg 0 40 / 34 13 45. 62 486

Wankel Spider Cabrio mit Hardtop, Neulack, TÜV 11.76, ATM 20 000 km, neuwert. Zustand, 3400.—, DM. Telefon 0 71 61 / 7 75 57. 62 011

Suche Motor f. Audi 100. B. Gebhardt, 314 Lüneburg, Bürgergarten 5. 62 012

Thurner RS, Bj. 72, Flügeltüren, TÜV 4.77, Stereoant., Alu-Felg., DM 9900.—, PKW in Zhlg. od. Tausch. T. 0 71 61 / 7 75 57. 62 009

NSU TTS, 3500.—, DM. Tel. 0 22 26 / 68 08. 61 763

ABT bietet an:

Tuningteile für sämtliche Audi-Modelle, einschl. Audi 50, auch geeignet für VW Passat, Golf und Scirocco. Gegen eine Schutzgebühr von DM 1.— in Briefmarken senden wir Ihnen gerne unseren Katalog.

Auto Abt, 896 Kempten, Oberwanger Str. 16
Telefon 08 31 / 92 55

Austin

Mini-Teile: Türen, Felgen, 2-Verg.-Anl., S-Bremsanl. + div. Teile. Sprite-Motor + Teile, Tel. 0 89 / 2 60 83 81 ab 18 Uhr. 62 502

Frosch, TÜV 5.76, AT-Motor + Getriebe, Radio + Zubehör. D. Schreiber 7891 Lottstetten, Hauptstr. 15. 62 503

Healey 3000 MK II, Bj. 64, TÜV 9.76, schwarz, Topzustand, DM 9300.—, Tel. 04 21 / 55 03 43. 62 195 H

Austin Healey Sprite, TÜV 77, 19 000 km, 47 PS, Bestzust., VB 4000.—, DM. Tel. 0 68 24 / 41 24. 61 771

Verkaufe 1300 Cooper S-Motor, 95 PS, generalüberholt, 0 km. Tel. 0 27 25 / 4 93 oder 2 17. 62 232 H

Austin- und MG-Gebrauchteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 62 441 H

Minipreise für gebr. Teile, Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05 / 44 96. 62 429 H

3 Ltr. Healey-Gebrauchteile zu verk. Tel. 0 29 43 / 25 86. 62 406 H

Suche Hardtop A.H. 3000 MK III. Tel. 0 61 21 / 30 48 40. 62 330

Wer rep. A. H. 3000-Motor, Tel. 06 11 / 49 30 07. 61 770

Austin-Healey 3000 Mk II, 2 Jahre TÜV, Kottl.-Verbr., 7 J, exzellenter Zustand, nur 30 000 km, 18 000.—, DM. Zuschr. an M. Ebinger, 87 Würzburg, Waltherstr. 1a. 61 772

SUPER-FROSCH, Tel. 0 89 / 85 18 43. 62 087

Zubehör, Tuningteile, Motoren usw. f. Innocenti 1300 gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1069. 62 180

Autobianchi

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für A 112, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pl. 5130**

A 112 Abarth, Bj. 9.73, TÜV 4.77, 22 000 km, dkl.-blau, Extras, 6300.—, DM VB. T. 0 28 41 / 2 35 96 ab 20 Uhr. 62 312

4 Borranti-Felgen 5" x 13, fabrikneu. Tel. 0 46 51 / 2 22 34 zu verk. 61 773

Kaufe alle Autobianchi A 112 Modelle, auch unfallbeschädigt an. Auto Jüngling, 53 Bonn, T. 63 76 50. 62 225

Bentley

Bentley T 1 (wie RR Silvershadow), Bj. 67, origin. 55 000 km, DM 32 500.—; nehme Mercedes 350 SE, SL o. Porsche in Zahlung. T. 07 11 / 73 26 69. 61 774

Von Privat gesucht: Bentley SC 1-3 in ausgez. techn. und opt. Zustand, TÜV-abgen. Erbittet detail. Angaben und Festpreis. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1080. 62 363

Bentley R, 1954, 2 Jahre TÜV, autom. Getriebe, Tudor-Grey, exzellenter Zustand, 24 000.—, DM. Seriöse Zuschr. an M. Ebinger, 87 Würzburg, Waltherstraße 1a. 61 775

Bentley S 1, braun/beige, guter Zust., TÜV 9.76, Preis Verhandlungssache. Tel. 0 40 / 8 50 19 20 abends. 62 013

Bitter Diplomat

Wir verkaufen unseren Vorführwagen: **Bitter-Diplomat CD**, Lackierung: Gold, 11.74, 12 000 km, mit Klimaanlage u. Radio. Bitter-Automobile, 583 Schweiß, Tel. 0 21 25 / 61 54 u. 72 71. 62 506

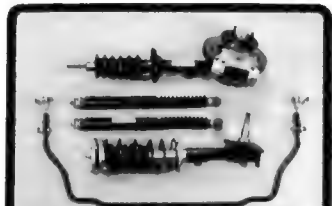
BMW



520 i, 72, 67200, weiß, el. Schldach 2002, 72, 68800, orange, Autom 2800, 71, 82300, Autom, Lenkhilfe 3.0 CSI, Cpé, 72, 29700, silb, el F 3.0 CSI, 73, 21600, m-blau, el Fe 3.0 CS Alp, 250 PS, 73, 29000 km

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034

62 246



ALPINA-Fahrwerke

FA 2 für BMW 1602-2002

härtere Dämpfung, negativ. Sturz vorne, breitere, innenbelüftete Scheibenbremsen, Radnaben inkl. Lager, Bilstein-Stoßdämpfer, verstärkte Schwingen (i. T.) DM 1721,—

FC 3 für BMW-Sechszylinder

Bilstein-Federbeine, härtere Dämpfung, negativer Sturz vorne, 2 Fahrwerksfedern, einstellbare Stabilisatoren, einschließlich Zubehöriteilen DM 1637,—

C 3 Bremsumbausatz 525/528

auf breitere, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und hinten DM 1015,— TÜV-geprüft, Preise inkl. MwSt.



BMW, neuw., günst. Tel. 0 87 43 / 5 13. 62 193

Spar-BMW 2000 CS, tl, 200 km/h Spitze, TÜV 4.77, Frontansicht nach Umbau wie 2800 CS. Neue Reifen, viele div. Extras, wie Halogen-Nebel- u. -Fernscheinwerfer, Radio Typ Blaupunkt Köln, Cassetten-Recorder, Stereo-Anlage, elektr. Antenne, 1a techn. u. opt. Zustand, 5000.—, DM, Vollfinanz. mögl. Tel. 0 72 61 / 26 38. 62 091

BMW-Unfallwagen Barankauf, Telefon 0 26 71 / 77 82. 62 443 H

Jeden BMW kauft bar

Tel. 0 71 44 / 2 17 25. 62 427 H

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21 / 21 30 82. 62 422 H

2002 III, 11.74, 8000 km, rot, von WA. Tel. 0 89 / 96 73 50 oder 0 89 / 38 95 33 23. 62 332

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel. 07 11 / 75 79 90. 62 410 H

BMW 02, Gr. II, Renn-Verbreiterung, alles TÜV, keine Rennen, Preis VB, Pkw wird in Zhlg. gen. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1079. 62 352

Liebhafersfahrzeug, BMW Alpina 2002 tii, 155 PS, 38 000 km (Motor 18 000 km), Colorado, Colorglas, Schiebedach, Kotflügelverbr. Metall, 7 BBS, 5/8 Cromodora mit neuen Conti Contact, 4 Cible, Front- u. Heckspoiler, Alpina Fahrwerk, Recaro, L.-Lenkrad, Zusatzinstrumente, Voxson Stereo, technisch und optisch neu, keine Wettbewerbe, nur läng. Strecken gelaufen. BMW 520 oder Mercedes/8 in Zahlung. NP 33 000.—, DM, VB 14 500.—, DM. Tel. 0 95 71 / 25 58, nach 18 Uhr 0 95 71 / 24 94. 62 333

Achtung, BMW-Fan! Privat. 525 Alpina, 2,8 Ltr., 10 000 km, Bj. 6.74, taigamet., CSI, Alufelgen, aut. Gurte, Schiebedach, Alpina-Spoiler, Stereo-Tonband-Radio-Anlage, 4 Lautspr., Fahrw. Verano v. Alpina, innenbelüftete Bremsen. Neupreis 34 000.—, DM, für nur 24 000.—, DM zu verk. Tel. 0 89 / 6 91 56 15. 62 331

503 Coupé, Bj. 59, 4 Scheib.-Bremsen Ate, Koni, 185 x 15 5/8 J, Ölkühler, Spez.-Wasserkü., el. Benz.-Pumpe, Bosch-Computer-Zündanl., TÜV neu, Leder, elfenbein, 2. Hd., VB DM 12 000.— od. inzahlung geg. 3.0 CS, Stähle, Karlsruhe., Tel. 07 21 / 2 93 95. 62 267

100% Kaufe jeden BMW bar ab Bj. 68, Tel. 07 11 / 56 13 24. 62 394 H

BAVARIA CS, 2,8 Ltr., Modell 71, silbermet., sehr gepflegt, Nackenst. usw., H.-Achse, Motor, Getriebe generalüberholt, Reifen erst 2000 km, da als Dritt. gelaufen nur Autobahn, gesamt 169 000 km, Festpreis 7600.—, DM. Tel. 0 41 31 / 3 30 01, App. 42, Herr Dinges bis 18.30 Uhr. 61 779

Alle BMW kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24. Filiale: Pforzheim, 0 73 31 / 4 09 01. 62 384 H

BMW 2002 turbo, Bj. 7.74, 26 000 km, silb.-met., Extras, Radio, NP 24 000.—, DM, für 16 950.—, DM, Finanz. mögl. Tel. 0 61 51 / 5 85 10. 61 782

BMW 2002 ti, Bj. 70, 63 000 km, colorado, TÜV 77, von Priv. für DM 5400.— zu verkaufen. Tel. 0 77 20 / 6 20 13 oder 45 82. 61 789

3200 CS-Bertone-Coupé, Bj. 64, TÜV 11.75, 2. Motor ca. 55 000 km, elektr. Schiebedach, Ledersitze, geg. Höchstgebot. Tel. 02 31 / 57 12 91, abends 02 31 / 44 74 94. 61 790

BMW 2000 Coupé

Automatikgetriebe, weiß, elektr. Fensterheber, Bj. 1966, 60 000 km, TÜV November 1976, in gepflegtem Zustand für DM 4900.— zu verkaufen. Chiffre A 10/1090. 61 795

Verk. BMW 1602, neu, inka, Stahlschiebed., H4-Licht, Atomatikturte, heizb. Hecksch., 1500.—, DM Nachlaß. Tel. 0 64 64 / 80 31. 61 778

Suche 4 BMW-LM-Speichenfelgen. Tel. 69 87 / 7 14 26. 62 014

BMW 3.0 S, Direktionswagen, sienna-metall., Servol., Radio Frankf., Wärmeschutzglas. **BMW 3.0 CSI**, Direktionswagen, fjord-metall., Wärmeschutzglas, Radio Frankf. **BMW 2500**, polaris, Vfwg., Radio Frankf., Verb.-Glas. **BMW 525**, Autom., Vfwg., sienna-metall., Sportfelgen, Radio Frankf. **BMW 1802**, chamonix, Vfwg., h. Hecksch., H 4, Stahlg.-Reifen, autom. Gurte. **BMW 1802**, golf, Vfwg., L-Paket, H 4, Stahlg.-Reifen. **Bayerische Motoren Werke AG, Niederlassung Stuttgart**, Tel. 07 11 / 61 80 57-59. 62 189 H

3200 CS verk. o. tauscht geg. Veteranen Schneider, 433 Mülh./R., Parsevalstr. 23. 62 269

BMW 2000 TI, alle Teile, 2 Recaro-Schalensitze à 150.—. Tel. 0 21 83 / 70 09. 62 272

BMW 3200 CS, V 8 Bertone-Coupé, Bj. 62, nur 95 000 km, TÜV 1.76, sehr gut. Zustand, 4 Winterreifen m. Felgen, Ersatz-Motor 30 000 km, versch. Verschleißteile, VB 6000.— DM. Korzen-dorfer Alwin, 8821 Altenkumstadt, Rin-nig 10, Tel. 0 95 72 / 3 66. 62 476

Für V8: Frontscheibe, neu, 300.—, Poly-Kotflügel, kl. Serie geplant, Preise je nach Auflage, Infos fordern: Schallenberg, 45 Osnabrück, E-Sie-vers-Str. 108. 61 784

Suche von WA BMW 520 od. 518, grün. Tel. 0 73 91 83 09. 62 510

Gesucht BMW 3.0 CS oder CSI, taiga-metallic, Colorglas, SSD, nicht über 30 000 km, sofort oder später gegen bar gesucht. Ange-bote Tel. 0 72 31/1 62 24, Schäfer.

2002 ALPINA, 150 PS, 5-Ganggetr., Motor gener.-überholt, Kotflügelver-br., Schalensitze, Lederlenkr. usw., Zus.-Instrumente, alles TÜV 12.76, weg. BW z. verk., VB 8500.— DM. F. Kaiser, 577 Arnsberg, Grafenstr. 7. 62 271

BMW V8, Bj. 55, 72 PS, gut erh., ca. 3400.— DM. A. Noack, 287 Oelmen-horst, Schützenhofstr. 3. 62 270

BMW 2000 CS, Bj. 66, Liebhaberfahr-zeug, silbermetallic, Lederpolster, Hecksch.-Heizung, original, km-Stand 32 000, gegen Gebot, mind. jedoch DM 6000.— zu verk. T. 0 21 22 / 1 20 60. 62 482

BMW 2000, Bj. 4.70, Farbe: grün, TÜV bis 78, VB 2000.— DM. Zuschr. unter Chiffre A 10/1060. 62 171

BMW Barankauf 06 11 / 28 51 44 62 373 H

Suche BMW 1602 v. Privat, ohne Anz., auf monatl. Raten von DM 300.—. Ange-bote bitte unt. Chiffre-Nr. A 10/ 1061. 62 172

2002 TII-Motor abzugeben, kompl. 1400.— DM. Angeb. unt. Chiffre A 10/ 1064 od. abends T. 05 14 04 / 22 00. 62 175

3,0 Si, Bj. 74, 6000 km, unfallfrei, Ser-volenk., Radio, 7-J-Alufelg., viele Ex-tras, 21 850.— DM. Tel. 0 22 44 / 38 75. 62 092

Motor 2500 kpl., guter Zustand, DM 1100.—. Tel. 0 30 / 7 12 21 02. 62 093

BMW 2002 TI, Turbo-Aufbau, Über-rollbügel, Schalensitze, Stereo mit Tonband, alles TÜV-eingetragen, für DM 7950.— zu verk. Tel. 0 21 23 / 4 80 95. 62 094

BMW 2,5 CS „Neuwagen“, rot/metal., Color, usw. mit Nachlaß sofort zu ver-kaufen. Tel. 0 52 54 / 79 99. 62 095

BMW 2002 Turbo, 5-Gang, Wärme-schutzglas, Heizscheibe, weiß, noch nicht zugelassen, VB 2000.— DM unt. NP. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1058. 62 169

Preis sensation

Der matte schwarze Chronograph für den echten Sportsmann.

Nur DM 325.-

Exklusiv zu bestellen p. Nachnahme bei Firma MÜLLER 7 Stuttgart 1 Wasserbergweg 22

BMW 3200 CS, Bertone, Bj. 65, g. Zu-stand zu verk. T. 0 85 81 / 27 40. 62 223

BMW 2002 Turbo, 1500 km, noch nicht zugel., sofort für 18 500.— DM zu verk. BMW Händler Blug, 6614 Hüttersdorf, Tel. 0 68 87 / 21 51. 62 254

2002 TII, 2 J. alt, gelb, 49 000 km, DM 10 000.— inkl. MwSt. Auto-Bach, Lim-burg, Tel. 0 64 31 / 2 50 75. 62 258

BMW-Koepchen, 3 Ltr., Limousine, 220 PS, alle Extras, 48 000 km, techn. u. optisch sehr gut. T. 07 21 / 48 40 26. 61 796

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

Verk. BMW 2800 CS, Bj. 69, neu, Lack, Farbe golf, opt. wie CSL, Front- u. Heckspoiler, echt Ledersitze, Radio, neu TÜV, la Zustand, VB 9500.— DM. Tel. 0 61 82 / 2 19 51 ab 18 Uhr. 62 016

BMW 3,0 CSL, Bj. 5.73, 32 000 km, aus erster Hand, 5-Gang (dazu neuwertiges 4-Gang-Getriebe), tiefgelegtes Fahrwerk, 9 Zoll BBS, 235-Reifen neu, Kotflügelverbreiterung, Spoiler, Überrollbügel, alles TÜV eingetragen, techn. u. optisch einwandfrei, VB DM 25 000.—. Tel. 0 71 93 / 4 65. 62 089

Verk. gen.-überh. BMW-Motor, Null km, 1602 u. 1802. Tel. 0 28 42 / 23 34 n. 18 Uhr. 61 776

BMW 2800/72, 65 000 km, sehr gepfl., div. Extras, DM 12 500 inkl. Tel. ab 18 Uhr: 0 61 72 / 2 93 95. 61 777

BMW 2002 Turbo, Bj. 10.74, 10 000 km, Extras, NP 24 000 DM f. 19 000.— DM zu verk. J. Jarrath, 582 Gevelsberg, Unterbraker Weg 21. 61 783

V8, TÜV 2.77, VB DM 3400.—. Telefon 0 80 31 / 3 12 01. 61 785

Verk. BMW 2002 ti-Motor, 130 PS, kpl. mit Solex-Doppelvergaser, garantiert erst 38 000 km gelauf., gener.-überh., Preis 650.— DM. Außerdem ein Dif-ferential mit Kardanwelle garant. neuwertig f. Typ 2002 ti, Preis DM 250.—. J. Tölle, 4431 Schöppingen, Heven 28b. 61 786

●● BMW Bar-Ankauf ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69 62 403 H

BMW 3,0 Si, 20 Monate, DM 10 000.— unt. Neupreis, SD, get. Glas u. mehr. Tel. 0 21 57 / 3 83. 61 787

BMW-Motor 2 I, 19 000 km, Doppelver-gaser, BMW 2002 Solex/Weber 40 DDH. T. 0 42 09 / 12 65 / 04 21 / 60 20 92. 61 792

BMW 2002 ti, 160 PS, Bj. 71, kompl. Alpina-Fahrr., 5-Gang, Spörre, 4 Ha.-Übersetz., 12fach bereift (185/70/13), Überrollb., Scheelsitze, 90-Ltr.-Tank, Rallye-Auspuff, Radio, keine Wettbe-werbe, Neupreis DM 21 500.—, VB: DM 8900.—, W. Stahl, 7 Stgt. 71, Furtä-ker 20. Tel. 07 11 / 47 16 96 o. 42 13 25. 62 469

Suche BMW 2002 m. 195er Reifen u. Kotfl.-Verbr. m. TÜV-Eintr., bis DM 5000.—. Tel. Mo-Fr 13-16 Uhr Kob-erling: 0 61 31 / 2 02 27. 61 794

2002 Turbo, 6500 km, Extras, DM 16 000.— zu verk. T. 0 71 61 / 6 91 71. 61 781

BMW 3,0 CSL Alpina, Bj. 72, NP DM 54 000.—, für DM 17 500.— VB zu verk. Eintauch mögl. T. 0 66 91 / 29 89. 61 780

BMW 3,3 Ltr., arktisblauem., Schalt-getr., Zul. 11.74, 600 km als Vorfüh-rwagen, NP ca. 40 800.— DM, jetzt 36 500.— DM u. BMW 3,0 CSI, fjord-blauem., el. SD, Color, Stereo etc., NP ca. 39 500.— DM, jetzt 31 500.— DM. AUTO-ORTH, BMW-Händler, 55 Trier, Verteilerring, Tel. 06 51 / 4 30 51. 62 224 H

BMW Bertone 3200 CS, 8 Zyl., weiß m. Schiebedach, schwarze Lederpolster, Bj. 1965, nur sehr wenig gefahren, in bestem Zustand und ohne Kratzer u. Flecken, 9fache neuwertige Berei-fung und viel Zubehör. Angebote unt. Chiffre A 10/1059. 62 170

ALPINA in Frankfurt bietet an:
Frontspoiler für alle BMW-Typen, Ver-gaseranlagen f. 2002, einstellb. Stöbels., kpl. Fahrwerksätze, kpl. Motoren u. auch Fahrzeuge, Scheel-Schalensitze u. a. m. Alles TÜV-abgen. Jetzt NEU: 6½-13"-Felgen mit TÜV, Verkauf, Montage, Versand durch ALPINA-Generalvertr. Auto-Center Grommisch, 6078 Zeppelinhelm bei Ffm., Esso an der B 44, Tel. 06 11/69 12 39.

OGO DO MOBO DUDUMEE SONY
HIFI-GERÄTE BY SCHUMANN
Steuergeräte: STR 7055 2x45 Watt Sinus 978.-; STR 7065 2x70 Watt Sinus 1426.-; STR 6200 2x100 Watt Sinus 1980.-. Ver-stärker: TA 1130 Vor- und Leistungsver-stärker 2x65 Sinus 1125.-; TA 1150 Vor- und Leistungsverstärker 2x35 Sinus 627.-; TA 3140 Leistungsverstärker 2x40 Sinus 580.-; TA 3200 Leistungsverstärker 2x110 Sinus 973.-. Tonbandgeräte: TC 377 4 Spur/3 Geschwindigkeiten 732.-; TC 645 3 Ton-köpfe/4 Spur/9,5/19 1218.-; TC 755 4 Spur/9,5/19 1531.-. Cassettenspeicher: TC 131 SD Dolby 515.-; TC 161 SD Dolby 790.-; TC 177 SD Dolby 1787.-. Fern-seher: KV 1810 E 45er Bild 1479.-. Ver-send frei per Nachnahme. Weitere Hifi-Geräte auf Anfrage. Schumann Hifi Center Hannover, Hindenburgstr. 12, Tel. 81 45 00

BMW GS Coupé zu verk. Tel. 07 61 / 6 97 12. 61 793

2000 CS-Coupé, Bj. 67, TÜV frei, Top-Zustand, da Zweitwagen, Zubehör, Automatik, 3000.— DM. Tel. 0 29 37 / 5 83. 61 797

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 — 2002, 520, 3.0 CS + CSI + 1502 Auto-Graner, 79 Ulm, Postfach 2022

Achtung Liebhaber! BMW 1600 GT, Bj. 11.68, TÜV 1.77, 71 000 km, Farbe In-ka, neu lackiert, la-Zustand, 5500.— DM. Tel. 0 29 41 / 7 73 79 ab 17 Uhr. 62 268

MICHELIN-REIFEN

155 SR 12 x 2	85,15	185 SR 13 x 2 tubl	86,70
135 SR 13 x 2	46,90	185/70 SR 13 x 2 tubl	96,95
145 SR 13 x 2	80,80	175 SR 14 x 2 tubl	110,—
155 SR 13 x 2	89,60	185 HR 14 XVS	148,70
165 SR 13 x 2	78,15	195/70 HR 14 XVS	160,80
165 SR 14 x 2	33,35	195/70 VR 14 XWX	200,50
165 HR 14 XAS	98,40	205/70 VR 14 XWX	210,15
175 SR 14 x 2	39,35	155 SR 15 x 2 tubl	86,25
155 SR 15 x 2	77,90	180 HR 15 XAS	116,65
165 SR 15 x 2	86,10	185/70 VR 15 XWX	196,10

einließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NW. BF-Reifenhandel, 605 Offenbach 1, Postfach 1008 B, Telefon 06 11 / 81 38 38

ALBERT
Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/ 2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

Endlich lieferbar!

Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 29,70 incl. MwSt., Lieferung per Nachnahme.
B. Werner-Babrowski, 44 Münster, Postf. 8851

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für BMW, TÜV-zugelassen, bei ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So-fort anfordern bei: NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

Wissen Sie, wie konsequent Flankenschutz sein muß?



Situation: Im Stadtverkehr ist der Fahrer durch Seitenschäden beson-ders gefährdet (16% aller Unfälle).

Konsequenz: In die Türen des Volvo sind Stahlrohre mit einem Durch-messer von 38 mm eingeschweißt. Das ergibt unübertroffenen Flanken-schutz.

VOLVO
Das konsequente Automobil

BMW

Gesucht bei Barzahlung BMW-Touren 1602, 1602 oder 2002, Bj. 1973, km-Stand max. 40.000. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1063. 62 174

BMW 1600 Cabrio, TÜV 12.76, DM 3500.-, Tel. 07 31 / 7 38 29. 62 090

Alpina 2002, Bj. 70, 150 PS, TÜV 12.76, Spoiler, Recaro, Üb.-Bg., neu bereift 185/70, alles eingetragenen. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1057. 62 168

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix White Letter
185/70 HR 13 WL 91, — 185/70 HR 14 WL 139, —
185/70 HR 13 97, — 205/70 VR 14 WL 174, —
185/70 VR 13 WL 132, — 215/70 VR 14 WL 196, —
185/70 HR 14 WL 118, — 185/70 VR 15 WL 159, —
WL — mit weißer Reliefschrift
einschl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Suche BMW 1602 o. 1602, Bj. 74, unfallfrei, evtl. m. SSD, Tel. 0 53 07 / 22 44 ab 18 Uhr. 62 015

BMW sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 29 08. H

BMW 3200 CS, Bj. 64, TÜV 76, reparaturbedürftig, zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1062. 62 173

UNIROYAL-STAHL

Rallye 180/240 Serie 70
155 SR 12 59, — 185/70 SR 13 11 76, —
155 SR 13 66, — 175/70 SR 12 11 86, —
165 SR 13 71, — 185/70 SR 13 11 87, —
165 SR 14 76, — 185/70 SR 14 11 108, —
175 SR 14 89, — 175/70 SR 15 11 108, —
155 SR 15 71, — 185/70 HR 13 92, —
165 SR 15 78, — 185/70 HR 14 11 125, —
175 HR 14 107, — 195/70 HR 14 149, —
185 HR 14 118, — tl — schlauchlos
einschl. 11% MwSt., Versand per Nachnahme
Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22 / 74 82 oder 75 42

Borgward

Isabella TS, Bj. 61, TÜV 77, garant. 40.000 km, fa, ca. 2500.-, Tel. 04 71 / 2 16 85. 61 798

Isabella TS Coupé, Bj. 60, neue Reifen, zum Ausschachten, sowie div. Ersatzteile, VB 600.- DM. Tel. 0 40 / 8 31 48 29 ab 18 Uhr. 61 800

P 100, vollrestauriert, neuer Motor, preisgünstig. abzugeben. Telefon 07 11 / 45 34 37. 61 799

Sammler sucht P 100, nur in bestem Zustand. Angebote an Tel. 0 71 42 / 5 10 15. 62 273

Liebhäberstück

Borgward Isabella Coupé, Bj. 57, fast OLDTIMER, generalüberholt, 1. Hd, Karosserie u. Motor la, garagegepflegt, viele Extras, TÜV bis 77, geg. Höchstgebot zu verkauf. Tel. 0 21 51 / 58 14 29. 61 801

Isabella Coupé, 61, Volvo-Masch., 12 Volt. Tel. 0 61 92 / 3 72 80. 62 096

Borgward Isabella Sport-Coupé, guter Zustand, geg. Höchstgebot, zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1077. 62 261

Buggy

APAL-BUGGY

Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER - AUTOMOBILE
605 Offenbach - With. - Leuscherstr. 38
Tel. 0611/854824
4 Modelle, Fertigherzeuge
TÜV abgen. Bausätze
und Zubehör
Prop. 2. - la Bismarcken

MAPLEX - DESERTER - HAZ - APAL

BUGGY-CENTER Wuppertal

alle Modelle ab Lager!
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen
nur gegen DM 5.- Schutzgebühr

BIEBER KG. - 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

MAPLEX - RUSKA - APAL - DESERTER

VW-Buggy, Bj. 1973, m. allen Extr., TÜV 1.77, neuwertig, VB DM 9700.-, Tel. 0 64 84/7 31. 61 804

DUNE - BUG AHS JMP, mit Hardtop, gelb, Bj. 74, 34 PS, 8000 km, VB DM 9000.-, umstande halber zu verk. Tel. 05 51/6 35 92. 62 334

Buggy Apal S, unverkürztes Fahrgestell, Erstzul. Aug. 74, 34 PS, glim.-lila, weiß. Dach, zu verkaufen. H. Lukas, 7201 Weighelm, Am Berg 34, Tel. 0 74 25/84 96. 61 802

Buggy, 42.000 km, 1300 Mot., TÜV 6.76, Radio, Extras, DM 3950.-, Tel. 0 52 02/66 28. 62 327

Karmann GF, violett-met., 70, 30.000 km, VB 6000.- DM. Tel. 0 25 72/22 62 8-16 Uhr. 62 517

Verk. MAPLEX-BUGGY, Bj. 74, Optimalausrüstung, VB 7500.- DM. Tel. 0 23 22 / 81 33 08. 61 803

Super Deserter GT, mit allen Extras, erst 3 Monate gefahren, Neupreis DM 21.000.-, f. 15.500.- DM zu verk. Näh. Tel. 0 63 31 / 56 54. 61 805

BUGGY-L - BUGGY-C - JET - CORSA
FERTIGFAHRZEUGE - BAUSÄTZE - ZUBEHÖR
APAL INC. JARDEN / WILHIT
7071 LEINZELL
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL - TEL. 0 71 75/02 83
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Großer Farbprospekt mit Preisliste DM 2,50 in Bf.

Buggy Apal L, Bj. 72, Liebhaberstück, Extras, glimmer-blau m. weißem Verdeck, VB 7000.- DM. S. Harnau, 6661 Hornbach, Zinselstr. 16. 61 806

Achtung - Buggy-Bauer, verk. Bodengruppe v. VW 1303/74, komplett mit Getriebe/Anlasser, Achswellen, Bremsen, Federbeine u. Spurstangen, 18.000 km gelaufen, zum Festpreis v. 450.- DM. Leverkusen, Tel. 4 57 70. 61 807

MAPLEX-BUGGY, mit sämtl. Zubeh. u. Extras, VB 7500.- DM, Erstzul. Aug. 74, Tel. 0 61 21 / 46 13 77. 61 808

Buggy-Karmann GF, Bj. 70, TÜV 4.77, zu verk. Tel. 0 62 33 / 2 85 11. 62 017

APAL-L, viele Extras, Bestzustand, VB 8800.- DM. Tel. 0 61 51 / 5 57 43. 62 018

Buggy GF, VB 4800.- DM. T. 0 60 48 / 2 88. 62 499

Cadillac

Suche Cadillac Fleetwood, Sedan de Ville oder Coupé de Ville, ab Bj. 65-71, nur im guten Zustand. Tel. 02 61/6 36 97 od. 02 61/2 48 89. 61 809

Cadillac Coupé de Ville, Mod. 70, 66.000 Meilen, Automatik, Chefwagen, silbermetallisch, Klimaanlage, elektr. Fenster-, Sitzverstellung, ggf. kann Autotel. übernommen werden, DM 7800.-, Chiffre A 10/1072. 62 183

Chevrolet

Liebh. sucht Corvette, nur optim. Zustand, ab Bj. 67, Tel. 08 71/6 92 40. 62 475

Stingray-Telle. Tel. 0 60 31/1 31 01. 62 420 H

Corvette, Bj. 63, Coupé mit kleineren Mängeln, an Meistbietenden. Tel. 0 81 31/21 94. 61 813

Camaro LTC, fabrikneu, Bj. 75, 0 km, silbergrau, V8, Autom., Servol., innenbel. Scheibenbr., verst. Fahrw., Stabis, Sperrdiff., Spoiler v. und h., getönte Scheiben, elektr. Fensterh., verstellb. Lenkr., Rallyefelgen, helz. Heckscheibe, für 1 Jahr zugelassen und versichert, Neupr. 23.800.- DM, für 19.800.- DM an schnell entschl. Käufer abzugeben. Tel. 04 51/2 47 85. 62 325

Stingray, GM- und FoMoCo-Telle auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 62 450 H

Chevrolet Corvette, Bj. 70, 1. Hd., TÜV 11.76, DM 15.000.- i. A.
Hardtop tuning Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11/63 13 38
62 465 H

Citroen

2 CV/6, blau, 8.74, 6000 km, Festpreis 4500.- DM, mit Radio. Tel. 06 31 / 5 56 60. 61 811

Gesucht von Privat: DS 21 Inj. - 23, 2 Jahre, b. 50.000 km, einwandfr. Zust., unfallfrei, H. Emmerich, 55 Trier, Aacher Weg 79. 61 812

Citroen D Super 5, Bj. 74, 26.000 km, 13.500.- DM zu verk. Tel. 06 81 / 5 45 26, 0 68 06 / 88 46. 62 019

Citroen SM, metallgrün, 10.73, 24.000 km (3. Wagen), für 17.000.- sofort abzugeben. Übliche Extras. T. 0 56 61 / 34 23 ab 19.30 Uhr. 62 020

Ami 8, 32 PS, Bj. 3.73, TÜV 3.77, ca. 42.000 km, sehr guter Zustand, VB 3900.-, Tel. 0 27 34 / 13 73. 62 275

Citroen-Maserati SM, Bj. 71, neuer Motor, neuer Lack, günstig, Telefon 0 53 31 / 2 76 38 o. 4 18 71. 62 276

SM-Motor, 11.000 km gel., 4250.- DM, Einbau vom Citroen-Monteur mögl. Tel. 05 11 / 1 33 03 ab 19 Uhr. 62 335

Citroen-Barankauf 07 11/73 26 69 62 398 H

Colani

Colani, 34 PS VW-Motor, rot, TÜV 4.76, 2900.- DM. Tel. 05 11 / 6 18 38, Mo.-Fr. 8.00-17.00 Uhr. 62 274

DAF

Notverkauf, Marathon 1300 - 66 SL, 15 Mon., 30.000 km, wie neu, 4950.- DM. Wagner, 56 Wuppertal-2, Loher Str. 40. 61 814

De Tomaso



ITAL IMPORT

Täglich Expressgutversand
Laufend günstige Gebrauch- und Vorführwagen. Günstige Finanzierung bis 36 Monate.

De-Tomaso-Mangusta, schönster Wagen Deutschlands, Bj. 71, 25.000 km, 1. Hd., 305 PS, 270 km/h, Radio-Cassette, Innen Leder mit Perserbezug, Hosenträgergurte, 8fache neue Bereifung, Klima, Colorglas, Lackierung schwarz-gold-kristall, Felgen gold, unfallfrei, erstkl. Zustand, nehme Pkw in Zahlg., von Privat, VB 22.000.- DM. Tel. 07 11 / 23 29 08 / 54 58 83. 61 815

de Tomaso-Vertretung
Unfallinstandsetz., Ersatzteillager
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Suche dringend Pantera, wenig km, neueres Bj. Autohaus Willig, 7812 Bad-Krozingen, Freiburger Str. 1, Tel. 0 76 33/30 33 od. 34 App. 22. 62 366 H

Suche Unfall-Pantera gegen bar. Tel. 0 79 05 / 3 31. 62 200

DKW

Suche Spurverbreiterung für DKW 1000 S de Luxe, hinten, Bj. 1963, D. Kandella, 282 Bremen 71, Turnerstr. 124. 61 817

1000 SP, Bj. 65, schwarz, original, 65.000 km, SSD, Radiorekorder, erstklass. Zust., geg. Gebot (einm. Gegenh.). Tel. 07 11 / 64 62 76 App. 83. 61 818

DKW 1000 Sport z. verk. 04 71 / 4 36 10 v. 19-21 Uhr. 61 819

F 12 Cabrio, prima, m. kompl. Ersatzwagen, zus. 2950.- DM. Tel. 0 40 / 8 00 23 91. 61 820

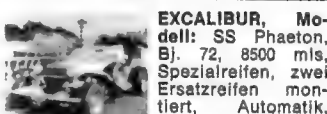
DKW F 12, Bj. 65, mit F 102-Mot., Bilst., tiefergelegt, Bestzust., dazu Originalteile, Ersatzmotor u. -Getr., 4 Felgen 5/8 x 13, 1200.- DM. Pottgiesser, 5 Köln 41, Rennebergstr. 2. 61 821

Verk. DKW-Geländewagen, TÜV 8.76, VB 2500.- DM. H. J. David, 479 Paderborn, Kilianstr. 120. 62 097

DKW 100 Sp Coupé, Bj. 61, absol. Spitzenfahrz., SSD, Radio, Autom.-Gurte, VB 2400.-, T. 07 11 / 29 51 31. 61 816

Rennmotor, mit Dreivergaser, 1000 ccm + 1200 ccm. Tel. ab 17 Uhr: 0 81 41 / 30 88. 62 336

Excalibur



EXCALIBUR, Modell: SS Phaeton, Bj. 72, 8500 mls, Spezialreifen, zwei Ersatzreifen montiert, Automatik, Klimaanlage, Servolenkung und -bremsen, von 0 auf 100 km/h ca. 6 sec., chauffeurgepflegtes, fast neuwertiges Liebhabermodell, alle wesentlichen Teile (Motor, Getriebe, Chassis etc.) sind von General Motors (Chevrolet Corvette). Gegen Höchstgebot abzugeben. Anfragen erbeten unter Chiffre A 10/1073. 62 184

Modell Mercedes SSK, 4sitzig, Cabrio, Bj. 1974, Hardtop, voll winterfest, voll geheizt, Ledersitze, Stereo-Kassetten-Radio, Autom., Klimaanlage, Luftfederung, Schiffsirenen, orig. große SSK-Scheinw., Sperrdiff., weiß-schwarz, 8000 km, problemlose GM-Mechanik, unverzollt, Fotos auf Anfrage. Tel. 0 81 21/52 95 38, dem Auftragsdienst Ihre Rufnummer geben. Wegen Übersetzungssetzung f. bestes Angebot über 47.500.- DM. 61 822

DE TOMASO Pantera

GTL DM 41.800,- inkl. MwSt.
GTS DM 49.200,-
LONGCHAMP DM 49.800,-
DEAUVILLE DM 49.900,-

GMBH & CO. KG, Generalimporteur DE TOMASO, 7 Stuttgart 1, Torstr. 21
Tel. 07 11 / 23 28 31

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Ferrari



Import
Service
Verkauf

365 GTB 4, 74, 32100, schwarz, Rad
365 GTB 4, 63, 44000, m-rot, 6"-F,
Spurverbr., Ueberrollb., TÜV-abgen
BB, 1974, 3600 km, silber
365 GT 2-2, 74, 14000, silber, Air-C
Dino, 72, 13700, silber, Stereo-Rad
Dino Spider, 74, 17500, gold, Leder

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034

62 243

Ferrari-Vertragshändler

Raum Stuttgart

PETER ROSENMAIER

7 Stuttgart 61, Am Bergwald 125, 542 15 80

Bleischaden-Ferrari 365 GTC/4, Bj.
7,72, 30 000 km, vorn links Kotfl.,
Frontbl. beschädigt, aber fahrbereit,
f. DM 14 500.— zu verk. Tel. abends
0 52 41/1 21 07. 61 824

Ferrari-Gebrauchteile zu verkaufen,
Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen
4 53 07. 62 442 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Ge-
brauchteillager. T. 0 21 51/3 59 94.

62 451 H

FERRARI 365 GT, 2+2, 69, schwarz,
unfallfrei, 108 000 km, Mot. 4000 km,
elektr. Zünd., techn. u. opt. einwand-
frei, 18 000.— DM. Tel. 0681/8 102 277.
61 823

Ferrari 365 GTC 4, Mod. 73, orig.
32 000 km, Topzust., alle Extr., Pkw-
Inzahlungn. mögl., Pr. 31 500.— DM.
Tel. 09 11/35 18 05 — 45 10 98. 62 098



Verkauf — Service
zum Spezialisten

SCHAEZLE

757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21/6 33 55

Ferrari Dino 284 GT, Bj. 71, 28 000
km, Farbe rot, nur als Drittwagen
gefahren, bester Pflegezustand, Ein-
tausch möglich, zum Preis von DM
17 950.—. T. 02 41/52 10 99. 62 221 H

Motorsport live —

**sport
auto**

Dino 246 GTS Targa, Bj. 74, nur 6
Monate gelaufen, unfallfrei, günstig.
Tel. 0 23 31/5 32 49. 62 516



Ferrari 365 GTC, 69, unfallfrei, wie
fabrikneu, geg. Gebot von Privat.
Tel. 02 11/30 65 25. 61 745

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen
für FIAT, TÜV-zugelassen, beim
Autozubehör-Fachhandel. Prospekt Fi
u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So-
fort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH,**
775 Konstanz, Postfach 5130

Zu verkaufen, Fiat 130 u. extra Motor
m. Getriebe 130, 2,8 Ltr., Lim., 71,
42 000 km, beige, TÜV 77, Anhäng-
ekupplung, Garagenwagen, 4800.—
DM, 2,8 Ltr.-Motor m. Automati-
getr., gef. km 18 500, 1400.— DM. Tel.
0 84 53/3 94. 62 220 H

Fiat X 1/9, Bj. 74, rot, 18 900 km, aus
erster Hand, in einwandfreiem Zu-
stand, DM 10 545.—.

FIAT NIEDERLASSUNG,
6 Frankfurt/M., Mainzer Landstr. 581,
Tel. 06 11/39 01—2 15.

Mehr für den
Autofan in

**sport
auto**

Fiat X 1/9, Bj. 73, hellgrün, 25 000 km,
aus erster Hand, technisch und op-
tisch 1a, für DM 8991.—.

FIAT NIEDERLASSUNG,
6 Frankfurt/M., Mainzer Landstr. 581,
Tel. 06 11/39 01—2 15.

Fiat 128, 1100 ccm, kompl. Motor u.
Getriebe zu verk., Preis 700.— DM
VB. Tel. 0 23 21-59 54 47, ab 20 Uhr.

62 023

Fiat 128 SL Coupé, 64 PS, 5,74, 18 000
km, div. Extras, 2 Sicherheitsgurte,
Radio Blaup., Frankl., Cassette, Stere-
o, 5 1/2 J m. 155 SR 13, heizb. Heck-
scheibe, Nebelsch., Preis VB 8000.—
DM. O. Brueggemann, 303 Walsrode
1, Benzen 11. 62 024

130 B, Bj. 72, 51 000 km, Autom., blau-
met., wd. Glas, sehr guter Zust., DM
9900.— DM. Tel. 0 93 32 96 34, abends.
61 825

X 1/9, 74, hellgrün, 13 000 km, f. DM
9500.—. T. 0 47 21 2 59 23. 61 826

Verk. D.-Vergaser (Weber) f. Fiat 770,
850, m. Kr. u. Filter, für DM 200.—
VB. Tel. 0 74 20/21 43, ab 17 Uhr. 61 827

Fiat Dino Coupé, Bj. 72, neuer Mot.,
neues Getr., alle Extr., 15 600.— DM,
Inzahlungn. mögl. VOLVO-Vertriebs
oHG, Duisburg, T. 0 21 31/31 33 00.
62 227 H

Fiat 124 Spider, 7,73, 27 000 km, neu-
wertig, Radio, LM-Felgen u. Reifen
185/70 von 124 Abarth Rally, TÜV bis
4,77, VB 9400.— DM. Tel. 0 51 37/44 34.
61 828

Topolino, Bj. 54, TÜV 9,76, guter Zu-
stand, DM 2200.—. Zuschr. unt. Chiffre
A 10 1056. 62 167

Notverkauf! Fiat 127 3, 3,73, TÜV 3,77,
alle Extras (NP 10 475.— DM), VB
4950.— DM. Tel. 0 89 34 37 24, ab 18 U.
62 277

Fiat Dino 2400 Coupé, 17 500 km, EZ
3,73, nur im Sommer gel., TÜV neu u.
gr. Insp. durchgef., zu verk. T. 0 86 52/
20 45. 62 219

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen
für FORD, TÜV-zugelassen, bei
ihrem Zubehörhändler. Prospekt FO
u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So-
fort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH,**
775 Konstanz, Postfach 5130

Ford Motorhome (Transit Wohnmobil),
39 000 km, gepflegt, zu verkaufen.
Tel. 0 22 21/39 89. 62 514

Ford Mustang, Bj. 67, 90 PS, kein
Rost, fahrber., für 1750.— DM zu ver-
kaufen. Tel. 0 43 21 4 13 17. 61 829

Suche Turbo-May-Anlage für Capri
V6 und BBS-Felgen 9 J x 13, J. Ma-
rek, 48 Bielefeld 18, Oelker Str. 14, T.
05 21 20 20 40. 61 831

Ford Mustang Mach 1, 270 PS, Bj. 72,
50 000 km, 10 000.— DM, zu verk. Tel.
06 11/23 13 14. 61 832

Ford Capri GXL, 3,0 Ltr., Automatic,
Zubehör, Bj. 3,73, Bestzust., 42 000
km, Festpr. 8500.— DM. R. Frankl.
O. W. Dreikorn, 6556 Wöllstein, Fran-
kenstraße 9. 61 833

Ford Mustang Fastback zu verk. Tel.
0 61 28 81 88. 61 834

Gebrauchte Ford Capri-Teile, BBS-
Racing-Bremsen usw. Heise, Telefon
0 88 24 83 85. 61 835

Verk. umständehalber Ford Mustang
T 69, 5,7 Ltr., Achtzyl., 202 PS, Spe-
ziallack, Stereo-Radio-Cassette, aut.
Antenne, Alu-Felg., 7 1/2 Zoll-Spezial-
bereifung, Schiebedach, Schalensitze,
TÜV 10,76, 40 000 Miles, 195 Spitze
(lt. Brief), Preis VS. Tel. 0 62 32/52 77.
61 836

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe

ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Verk. Escort RS, Bj. 74, 11 PS, Leicht-
metallfelgen, HR-Reifen. Tel. 0 41 73/
2 19. 61 838

Ford-Capri 2600 RS, Bj. 73, 2800 km,
Ford-Rennlook, blau-weiß, Spurver-
breiterung, Frontspoiler, Felgen BBS
9 J, Radio, heizb. Hecksch., NP DM
26 000.—. Tel. 0 24 85 2 66. 61 837

Capri RS 2,6, 65 000 km, rot-schwarz,
Bj. 71, SSD, Überrollb., Sperre, Mini-
lite-Felg., Radio, Motor gen. überholt,
VB DM 8000.—. Ute Glemser, 7 Stgt.
61, Rohrerstr. 34, Tel. 07 11/42 13 25
od. 47 16 96. 62 468

Capri 2,6 RS, Injection, Bj. 72, Motor
11 000 km, DM 6900.—. Tel. 0 61 21/
8 75 44. 62 282



Thyristor-Zündung DISY über 30 000 Volt
Kein Verblen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter.
Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzin-
verbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISY-Zündung sind Ihr Geld
wert. **DISY B 5 DM 145.— DISY B 5** speziell für Citroen GS, **DISY U 100**
DM 184.—, **DISY U 100-2** für Ro 60 (4 Kerzen) **DISY B 5 Z** mit Zündüber-
trager DM 248.—. Prospekte bitte anfordern!

AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Sebring
AUSPUFFANLAGEN

Garantie:
1 Jahr/20 000 km!

7 VORTEILE

- 1 Treibstoffersparnis
- 2 Mehrleistung
- 3 Bessere Beschleunigung
- 4 Keine Veränderung am Vergaser
- 5 Vernickelte Innenteile
- 6 Aus Präzisionsstahlrohr
- 7 Angenehmer dumpfer Ton

Sebring bringt den
innen vernickelten
Lanzettauspuff mit
sportlicher Note und
brillantem Aussehen.
Durch wesentlich
geringeren Staudruck
Mehleistung bei weniger
Treibstoffverbrauch



mit allgemeiner
Betriebszulassung

Sebring

Zentral-Auslieferungslager
6301 Heuchelheim 1
Postfach 25

Prospekt kostenlos,
Postkarte genügt!

(Generalvertretung für die Schweiz)
Bachtel-Fahrzeugbedarf, 8340 Hinwil, T. 01/78 14 07, 78 28 91.

BOSI der Spurtschnelle



ABE (TUV-gen.) für Mini, Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Alfaud, Opel, Ford

von Technikern aus dem Rennsport entwickelt

DR. HÖHN - Sport - Styling

V19 Ingelfingen, Postl., Tel. 0 79 40 / 21 00

Ford

Capri 2,6 RS, I, Bj. 74, 16 000 km, umständeh. günstig zu verk. Pr. VS. N. Grimm, T. 0 22 02/5 95 90 Mo.—Do. ab 17 Uhr. 62 281

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 62 421 H

Alle Ford kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24. Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 62 385 H

Schwarze Capri, Sonderserie, 1,8, 2,3 und 3,0 Ltr. lieferbar. Tel. 0 23 73/13 61 ab 19 Uhr 0 23 73/8 33 36 oder 22 35. 62 362 H

Mustang T5 oder Mach 1 ohne oder mit defektem Motor ab Bj. 69 ges. Unter Chiffre A 10/1078. 62 351

FORD CAPRI

Käfig-Vorderteil Schmidt & Görke neu, 7 Veith-Pirelli 235/60 VR 13, Werks-Koffi-Verbr. eckig neu, 5 BBS-Felgenhälften 5 J. Tel. 05 21/44 98 61. 62 279

Ford Capri RS, Unfall-Schad., zu verk. Tel. 05 21/44 98 61. 62 280

Verk. Capri 1700 GT XL, Bj. 69, TÜV 4,76, unfallfrei, 185 Ronal, Stereo Recorder, Blaupunkt-Radio, andere Extras. Preis VB. 0 26 42/4 27 55. 62 493

Ford Capri RS, Ex-Werks-Auto, in d. Rennabteilg. aufgeb., für Rallyezwecke mit allem Zubeh. modifiziert, 5-Gang-Getr., 8" BBS-Felgen, große Koffi-Verbr., noch kein Einsatz! Krankheitsh. sehr preisg. zu verk. Tel. 0 92 31/23 63. 61 830

Ford Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69. 62 402 H

Ford Mustang Cabriolet, Typ 351, Bj. 69, 202 PS, mit Zubeh. zu verkaufen. VB DM 5200.— T. 0 72 31/4 47 83. 62 026

Gesucht FORD OSI. Tel. 07 09/72 23. 62 278

Escort 1600 Sport, neuestes Mod., 1 Monat jung, ca. 3000 km, orange, Verbundgl., autom. Gurte, Philips-Cass.-Stereo u. div. Extras. NP DM 11 300.—, zum Preis v. DM 9500.— abzugeben. T. 0 75 41/4 10 77 ab 17 Uhr. 62 100

Ford Barankauf 06 11 / 28 51 44 62 374 H

Granada 3.0 GXL, 8,73, 30 000 km, Automatic, v. Extr., zu verk., a. Tausch gegen Capri II od. neuw. RS 2000. T. 07 31/8 36 03 ab 18 Uhr. 62 031

Capri RS, 150 PS, 60 000 km, Bj. 3,73, TÜV 3,77, Ber. 235/60 VR 13 auf 9"-BBS, div. Extras, Sonderlackierung, NP 27 000.— DM, f. 12 000.— DM abzugeben. Tel. 05 21/32 14 52. 61 840

Suche Capri 2,0—2,6 Ltr., Bj. 73—74, mögl. mit Kotflügelverbr. Tel. 02 21/52 55 04, ab 18 Uhr. 62 030

RS, 150 PS, Bj. 5,73, Rennlook, 9" BBS 235 Karos., 40 000 km, Motor neu, Getr. überh., Stereo, Schiebed., Überrollb., Preis VB. Tel. 0 82 53/3 12. 48 842

Escort RS 2000, Bj. 11,73, 23 000 km, mit Frontspoiler, Weit- u. Breitstrahler u. weiteren Extras, NP 14 000.— DM, umständeh. 5000.— DM unt. NP zu verk., VB. Tel. 0 71 57/6 11 92. 61 843

Teile aus Unfall-Ford Granada 3,0, Bj. 74, verk. Tel. 0 25 01/72 92. 61 841

Capri 2,6, 3,74, 25 000 km, ca. 135 PS, 1a Zust., NP 15 000.— DM, Verkaufspreis 9876.— DM od. Tausch gegen Bagheera, m. Wertausgl. Tel. 0 89/61 64 76. 61 845

Ford 26 M Coupé, Autom., Bj. 71, TÜV 77, 74 000 km, silber/Leder., SSD, Color-Glas, Stereo-Radio, Autom., Getr. neu, VB 4200.— DM. Tel. 07 11/47 53 65. 61 853

Suche für Capri 73 1 S. 74er Koffi-Verbr., 1 S. Schubstreben, 1 S. 9" BBS mit Reifen, 1 Turbo-Anh. kompl. Verkauft 1 Sechserv.-Anlage f. Ford Capri (neu). Tel. 0 61 82/2 19 51, ab 18 Uhr. 62 025

RS 2000, 18 700 km, 5000.— DM unt. NP. Tel. 0 21 96/59 98. 62 028

Granada GXL, 2,6 Ltr., Bj. 73, 35 000 km, neu bereift, 185-14, Schalensitze, Cassetten-Stereo, Anhängerkupplung, H 4, get. Scheiben, silber-met., weg. Geschäftsaufgabe für 12 000.— DM zu verk. Tel. 0 75 63/84 40. 62 099

Unfall-Ford Capri 2,6 Ltr., 125 PS, Bj. 71, TÜV 76, 42 000 km, gelb/Leder., SSD, R.S.-Ausst., nur Blechschad., v. Priv., VB 2600.— DM. T. 07 11/47 53 65. 61 852

Ford Capri 1700 GT, Bj. 71, 58 000 km, TÜV 2 Jahre, heizbare Heckscheibe, orig. Ford-Gurte, Leichtmetall-Felg., rot-schwarz lackiert, Preis VB 4500.— DM. Tel. 0 59 22/21 90. 62 102

Geländewagen

Landrover - Rangerover - Werksvertretung
Spezial-Werkstätte. Großes Ersatzteillager, täglich Versand. Anbau von Schneepflügen an alle Allradfahrzeuge sowie sonstige Zusatzgeräte, Motorschlitten und Schneefräsen. Ankauf - Verkauf - Tausch aller Allradfahrzeuge. Ca. 20 Fahrzeuge z. Auswahl.

TONI WAGNER vormals Sepp Helmerl
7891 Bannholz-Waldshut a. d. B 500
Tel. 0 77 55 / 3 63 u. 4 04

Toyota Landcruiser Plane, EZ 3,75, 4600 km, Seilwinde, Radio, Schwabeis, absolut neuwertig, gegen Gebot. Tel. 0 23 73/13 61, ab 19 Uhr 0 23 73/13 61. 62 255

UNIMOG Gebrauchtzentrale

KÖNECKE

3094 Bruchhaus-Vilsen
Telefon 0 42 52 / 25 25

a. d. B 6 ca. 30 km süd. v. Bremen
zeigt Ihnen ständig auf Lager:

ca. 100 UNIMOG
und Zusatzgeräte
Forstmaschinen, Land-Rover, DKW-Jeep
Verkauf, Ankauf, Tausch, Export, Reparatur und Ersatzteile
Besichtigung auch Samstag,
8.00 — 15.00 Uhr

Glas

Glas V8, 3 Ltr., Bj. 5,68, TÜV 9,76, AT-Mot. 30 000 km, Bestzustand, zu verkaufen. Tel. 0 25 81/25 22. 62 105

Glas 3000, Mot. kpl., m. Getr. u. Aggr. überh. 980.— T. 0 89/68 52 05. 62 485

Glas 1700 GT, wenig km, opt. u. techn. 1a. Tel. 04 21/55 14 94. 62 484

Glas 1300 GT, 66, Mot. 8000 km, TÜV 3,77, 5-Gang, Sicherheitsg., Radio, 8fach ber., sehr guter Zust., Preis VB. Tel. werkt. 8.30—12 Uhr, 13—17 Uhr 0 61 07/20 65, Anthes. 61 839

Glas-Motor 1700, 85 PS, zu verk. Tel. 02 41/55 02 07. 61 846

Unfall-Glas GT 1600, mit BMW-Motor u. Hinterachse, kompl. od. in Teilen, Alu-Felgen, XAS-Reifen. A. Völkl, T. 0 80 63/2 56. 61 847

Glas 1300 GT (Mod. 1700 GT), für ca. 6000.— DM überholt, Mot. 15 000 km, viele Extras (BKVST, Oik.) etc., VB 4500.— DM. Tel. 02 61/2 33 42, n. 20 U. 61 848

1700 Glas zu verk. o. tauschen, Kopfdichtung def., tausche auch gegen BMW 1500—2000 o. Schweißgerät (autogen o. elektr.), mit Wertausgleich. Tel. 0 61 28/81 88. 62 103

Suche 1300 GT Cabrio mit TÜV. D. Kluge, 4050 Mönchengladbach, Neusser Straße 4. 62 104

Achtung! Glas-Liebhhaber verk. seine Hobby-Werkstatt mit 2 Fahrzeugen. 1 1700 GT Cabrio, 100 PS, Bj. 67, neu lackiert, TÜV 3,76, auf Wunsch auch bis 77, techn. u. opt. einwandfrei, mit Anhängerkupplung und vielen Extras. 1 1300 GT Coupé, fahrbereit, ohne TÜV. Div. Ersatzteile wie Motor, Zylinderköpfe, kompl. Vorder- und Hinterachse, Getriebe u. viele Kleinteile, kompl. für 4800.— DM VB. Auch Einzelverkauf mögl. o. Tausch. Bernd Günter, 5159 Kerpen, Feldstr. 48, Tel. 0 22 37/21 89. 62 507

Go-Kart

Landia/Parilla für 850.— zu verk. Tel. 02 11/48 69 22. 62 283

Honda

Verkaufe von Honda S 800 Cabrio: Motor, Getriebe u. alle Teile, Bott, 753 Pforzheim, Maximilianstr. 79, Tel. 0 72 31/4 02 78. 61 850

Suche Vergaser für S 800. Angebot an: V. Faltin, 483 GT., Brockweg 75. 61 851

LIEBHABERFAHRZEUG HONDA S 800 Coupé, Bj. 68, guter Zustand, umständeh. zu verk. VB DM 3000.— W. Deppen, 45 Osnabrück, Bielefelder Str. 8. 61 855

Innocenti

Mini 1001, Bj. 9,74, Zweitwagen, günstig. Tel. 0 53 23/22 75, ab 18 Uhr. 61 856

Iso

Iso Grifo, 73, 8800, m-blau, AirC Iso Lele, 73, 3600, weiß, 5-Gang

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034 62 252

Iso Grifo, 7 l, Mod. 72, silber-met., 2. Hand, umständeh. zu verk., Preis-idee VB 23 000.— DM. H. H. Martens, 318 Wolfsburg, Porschestr. 64 B, Tel. 0 53 61/1 32 38. 62 337

Jaguar

Neue XJ 6 und XJ 12 sofort lieferbar
XJ 6, 73, ATM 0 km, blau, el F, Le
XJ 6, 72, 51300, rot, Overdr, Lh
XJ 12, 73, 41500, rot, Lh, preisw
XJ 12, 74, 36500, rot, AirC, el Fe

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034 62 245

Suche MK II, 2,4 Ltr. ab Bj. 66 od. XJ 6, 2,8 Ltr., Bj. 69, guter Zustand u. mind. 1 J. TÜV, Bdg. möglichst süddeutsche. Raum. Tel. 0 89/33 35 37. 62 291

Jaguar An- u. Verkauf, gebr. Ers.-Teile, Motoren, Service. Tel. 04 21/55 03 43. 62 194 H

Jaguar V12 Coupé, 12,72, 26 000 km, rot, Radio u. Cass.-Recorder usw., wegen Führerschein-Entzug zu verkaufen. VB DM 19 500.— Tel. 06 11/63 54 21 od. 25 33 75. 62 108

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS

KEMPEN

Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Daimler Special-Sports, Cabrio, Bj. 51, orig. Bestzustand. T. 04 21/55 03 43. 62 197 H

13 000.— DM unter Neupreis: Jaguar E Cabriolet V12, 10 500 km, 5 Monate alt. Tel. 0 72 45/27 06. 62 338

Exklusive Interviews mit Stewart und Moss in



JAGUAR XJ 6-VERTRAG abzugeben. Nachlaß DM 6000.— T. 0 21 62/7 75 75. 61 858

XJ 6, 4,2, Mod. 70, Mot. ca. 30 000 km, taigagrün-met., Led. rot, VB 8800.— DM. Tel. 0 66 52/7 10. 61 859

Jaguar XJ 6 L II, Bj. 3,75, 5000 km, Autom., Klimaanlage, signalrot, get. Scheiben, el. Fensterh. usw. v. Priv. für DM 29 800.— zu verkaufen. Tel. 0 52 54/79 99. 61 860

E 2+2, l. Motorsch., länger abgem., bed. fahrbereit, an Bastler, 2500.— DM. 0 78 33/3 76. 61 861

2 JAGUAR E COUPE, la-Motor, n. Kuppl., Jaguar 4,2 Saloon, 50 000 km, l. Hecksch., günt. z. verk. S. Woll, 75 KA, Weber 10. Tel. 07 21/2 29 21. 61 862

SEMPERIT HI-LIFE M 401

Testgewinner in

145 SR 10 47.—	6.40 SR 13 84.—
155 SR 12 59.—	165 SR 14 75.—
135 SR 13 43.—	175 SR 14 89.—
145 SR 13 55.—	155 SR 15 70.—
155 SR 13 63.—	165 SR 15 78.—
165 SR 13 71.—	schlauchlos plus 10%

einschließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen und Fabriken sowie wegen Leichtmetallrädern bitte anfragen. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Telefon 0 72 21 / 6 16 35

Jaguar MK II, 2,8 Ltr., Motor 20 000 km, garantiert kein Rost, Original-Zustand, absolutes Spitzenmodell. Tel. 0 64 35/2 47. 61 863

MK 10, 66, 4,2 Ltr., sehr schön. 0 68 31/7 33 69 nach 19 Uhr. 61 994

Einmalige Gelegenheit! Jaguar E V12 Cabrio, alle erdenkl. Extras, unfallfrei, 16 000 km, in excell. Zustand, umständeh. zu verkaufen, nur DM 19 500.— Tel. 0 89/87 67 91. 62 032

Jaguar XJ 6, Bj. 71, Bestzustand, leichter Motorschaden, fahrbereit, nur DM 7900.— Tel. 06 81/5 48 72. 62 107

Jaguar Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69. 62 401 H

Original Jaguar AT-Motoren 0 km. z. B. 3,8 Ltr.: 2800.— inkl.; 4,2 Ltr.: 3200.— inkl.; Tel. 0 40/5 36 01 12. 62 217

XJ 6, Serie 2, Automatic, Bj. 4,74, 22 000 km, braun, 1. Hd., Bestzust., DM 23 800.— verk. Tel. 0 21 05/47 03. 62 368 H

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 617. 62 417 H

Jaguar E Coupé, 3,8 Ltr., Bj. 64, für Bastler. VB DM 2800.— Tel. 0 72 31/4 47 83. 62 027

Jaguar XJ 6, Bj. 71, 38 000 km, TÜV 1,77, Farbe gelb, bester Zustand, mit Radio, sehr preisgünstig zu verkaufen. Tel. 0 96 21/8 23 12. 62 215 H

JAGUAR NEUWAGEN

XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstigst sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

SAMTLICHE JAGUARMODELLE, Ers.-Teile, Instandsetzung. T. 0421/55 0343. 62 432 H

XJ 6/12 L z. vk., Fin. mögl.: 06 21/40 80 85

Jaguar MK II, 3,4 Ltr., Automatik, Servolenk., Chromspeichenr., Colorglas, sienna-braun-met., Leder weiß, 1. Hand, original 60 000 km, Motor 0 km, für DM 8000.— völlig restauriert, gegen Gebot. T. 0 42 41/6 83, App. 20. 62 285

● **Alle Jaguar kauft bar** ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31/4 09 01. 62 398 H

Jaguar 3,8 S, einmalige Gelegenheit, zu verk. Tel. 0 42 32/78 56 ab 18 Uhr. 62 326

Jaguar XJ 6, 4,2 Ltr., Automatik, Zweitwagen, Zulassung 3,72, Farbe british-racing-green und beige Lederpolsterung, getönte Scheiben, Radio, Cassettenrecorder, 48 000 km, Neupreis 40 000.— DM, gegen Gebot zu verkaufen.
Dolf Seibach — Verwaltung,
4000 Düsseldorf, Königsallee 88,
Telefon 02 11/32 00 95. 62 106

XJ 12 L Neu: 39 900.—, Fi-Rate 42 x 990.—, T. 06 21/40 80 85 H

XJ 6, Serie 2, Automatik, 1974, ATM, 28 000 km, Klima, Color, Stereo, DM 22 500.—, evtl. Inzahlungn., Privat. 62 498

RARITÄT! Jaguar MK 1, rechtsgeleitet, deutscher Erstbesitz, techn. generalüberholt (Beleg), Gesamtkilometer 42 000, Neulack porzellanweiß, DM 9500.— VHS. Tel. 0 62 33/34 38. 62 033

Jaguar MK II 3.4 Saloon, Bj. 1968, Speichenräder, sehr gepflegt, 9500.—, Tel. 05 31/4 42 41. 61 857

DUNLOP ER 70 VR 15 DM 190.—
Telefon 0 27 22 / 74 62 oder 75 42

Jeep

ALLRAD SCHMITT

Munga-gebr. Jeep VW 181-gebr. ARO L-Rover-gebr.

RANGE-ROVER
Sämtl. Ersatzteile, Expressversand, Jeep-Anhänger, Inzahlungnahme-Ankauf-Finanzierung, Verlangen Sie unsere Neu-od. gebr. Geländewagen-Angebote.

8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Telefon-Sa.-Nr. 09 31/5 13 83

Jeep M 38 mit festem Verdeck u. Türen, Standheizung etc., in gutem Zustand abzug. VB DM 4200.—, Ersatzteile für M 38 auf Anfrage. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1055. 62 166

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

Jensen

Jensen Interceptor III, 73, 34600, grün
Jensen Healey, Roadster, 74, 3800, blau
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

Alleinimporteur: **GHS-MOTORS Hamburg 20**
Lokstedter Weg 11, T. 47 65 98, Telex: 02-13 736

Karmann-Ghia

Karm-Ghia 1600 L, TÜV 9.75, 53 000 km, Bj. Dez. 69, div. Extras, Bestzustand, unfallfrei, VB 4500.— DM. Tel. BN ab 18 Uhr 37 41 04. 61 884

VW 1500 Karmann Ghia Cabrio, TÜV 3.77, Bj. 69, ATM 30 000 km, 9fache Bereifung, Radio u. div. sportl. Zubehör zu verk. Tel. 0 93 52/97 95 Mo. bis Fr. 8—17 Uhr. 62 286

Dringend gesucht: Karmann Ghia, ab Bj. 72, Fronttotschaden, w. Kilom. Tel. 0 85 63/5 52. 62 339

Kart's

Rennkart Talfun/BM (1. Maß). Tel. 02 21/23 25 37. 61 885

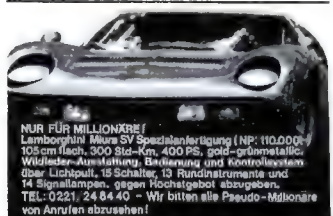
Lamborghini

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 98
Schönstr. 12, Tel. 68 38 18

Lamborghini Espada, 71/72, 68300, kupfer
Lamborghini Espada 400 GT, 72, 44300, m-türk
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

Lamborghini Espada 400 GT, EZ 6.73, 29 000 km, optimaler Pflegezustand m. Garantie. Preis DM 39 000.— inkl. MwSt. Tel. 0 63 31/20 05. 62 214 H

Lamborghini Espada, Bj. 70, 48 000 km, TÜV 11.76, spez. met.-blau, Leder, Aircondition, Radio, VB 25 000.— DM inkl. MwSt. Tel. 0 61 94 / 8 40 64, Mo.-Fr. 8—17 Uhr. 62 447



NUR FÜR MILLIONÄRE!
Lamborghini Miura SV Spezialanfertigung (NIP: 112.000) 105 cm flach, 300 Sitz-Km, 400 PS, gold-grünmetall. Wildleder-Ausstattung, Bedienung und Kontrollen aus dem Lenkrad, 16 Schallhörner, 10 Rundstrahlröhren und 14 Signalampeln, gegen Nachgebet abzugeben. TELL: 0221, 24 64 40 - Wir bitten alle Pseudo-Millionäre von Anrufen abzuhalten!

62 435

400 GT, Bj. 66, guter Zustand, DM 9000.—, Zuschr. unt. Chiffre A 10/1089. 62 389

Notverkauf Jarama, 73, w. km, wie neu. Tel. 0 30/8 34 14 86. 62 328

Miura-Gebrauchteile einschl. Heckhaube. Tel. 0 40/49 95 59, ab 18 Uhr. 62 109

Lamborghini Espada, 1. Hd., 34 000 km, grün-met., kurzfristig günst. abzugeben. Eintausch, Finanzierung mögl. Autohaus Schless, Kamp-Lintfort. Tel. 0 28 42/28 25. 62 513 H

Lamborghini Miura S, Bj. 71, 40 000 km, Inzahlungnahme möglich. VB. Tel. 0 71 45/47 74, 0 71 41/3 67 25. 62 213 H

sport auto

— damit Autofahren Spaß macht!

Lancia

LANCIA-Ersatzteile f. Motor u. Getriebe, für Flaminia, Flavia Militeo u. Fulvia, verkauft billigst. Birkelbach & Unkrüger — Lancia-Vertretung, 4 Düsseldorf, Tel. 02 11/67 10 95. 62 212 H

Lancia Beta 1800, Bj. 73, grün, 46 000 km, TÜV 4.77, sehr guter Zustand, DM 7770.—.

FIAT NIEDERLASSUNG, 6 Frankfurt/M., Mainzer Landstr 581, Tel. 06 11/39 01-2 15. 62 234 H

Lotus

LOTUS

EUROPA-ELAN + 2-ELITE

Händler und Service-Nachweis:
LOTUS GERMANY, 8 München 70,
Albert-Roßhaupter-Straße 104,
Tel. 0 89/7 60 36 00.

Zur Erweiterung unseres Vertriebsnetzes suchen wir gut eingeführte Kfz-Händler die Ihr Angebot mit einem exklusiven Modell abrunden wollen.

Europa S 2, Bj. 11.70, TÜV 11.76, rot, 8900.— DM, Inzahlungnahme. Dortmund 73 35 78. 61 888

ELAN + 2 S, Differ. def., Mot. 3000 km, TÜV 76, 1a, Stereo etc., VB DM 7900.—, Schindler, 1 Bln.-44, Neuköllnische Allee 160. 61 889

Lotus Super Seven
zu verkaufen.
Tel. 0 23 34/5 75 97

62 515
Lotus Elite, Bj. 62, zu verk. T. 0 82 24/3 37. 61 867



DIETER FEIX
Vertragshändler
Reparatur und Verkauf
200 Hamburg 70
Wandbeker Zollstr. 84-90
Telefon 040/652 58 49

Lotus Elite 502, blau-met.; Lotus Elan +2, schwarz-gold; Lotus Europa, braun-met., mit Preisnachlaß zu verkaufen. ASA-GmbH, 4 Düsseldorf, Kampstr. 22, Tel. 76 46 76. 62 211 H

Lotus Ruhrgebiet
Lotus Elite, Vorfürwagen m. Nachl., Finanzier., Inzahlungnahme. 58 Hagen-Hohenlimburg, Eiseystr. 18, Tel. 0 23 34/5 75 97.

Marcos

Su. MINI MARCOS, Schmidt, 8 Mü. 1, Postf. 591. 62 209 H

Indy, Bj. 71, 1a, alle Extras, 2 J. TÜV, 19 000.— DM. Tel. 0 41 22/5 16 04. 62 294

MASERATI GHIBLI, 5000 SS, Bj. 70, gold-met., Klimaanlage, Lederpolsterung, 1a Zustand, 67 000 km, zu verkaufen. Tel. 0 89/28 74 04. 62 035

Matra

Notverkauf! 530 LX, Bj. 71, 45 000 km, VB 4000.— DM. Tel. 0 86 38/44 68. 61 870

530 Targa, 30 000 km, Bestzust., DM 5000.—, Tel. 02 11/32 34 32. 62 034

M 530 LX, 47 000 km, Extras. Tel. 0 51 41/20 21 Mo.—Fr. 8—17 Uhr. 62 477



5 J x 13 für AUDI 80 und VW-Golf, -Scirocco, -Passat



UKW-Radio
Nr. 1043, kompl. mit Lautspr., Einbau- und Entstörsatz für den „Do it yourself“ Einbau!
Nur DM 69.— incl. MwSt.

Achtspur-Stereo-Auto-Recorder
Nr. 1046 nur DM 96.— incl. MwSt.
Große Auswahl an Lautsprechern, Antennen etc.

AUTO-ANTENNE aus rostfreiem Stahl, 4teilig, 1,10 m, nur DM 9,90

Bitte fordern Sie unseren Katalog an!

ASZ-GmbH
8 München 80, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89/47 69 61

Filiale: 58 Hagen, Augustastr. 37
Tel. 0 23 31 / 2 11 81



DUNLOP - Silberjacke
sportlich-schicke Sommerjacke, Gr. 36—58. Bestell-Nr. 2002 / Preis DM 44,60
Katalog anfordern über Rennfahrerschutzbekleidung und weitere DUNLOP-Modelle (Anorak, Mantel etc.)

RallyeBilder
5830 Schwelm, Hattlinger Str. 5, Tel. 0 21 25/61 54

ELECTRONIC
Elektronische Spezialgeräte
Herstellung - Vertrieb - Beratung - Konstruktion
IR-Nachtsichtgeräte
Kleinst-Tonbandgeräte
Kugelschreibermikrofone
Telefon-Scrambler
Minisender-Aufspürgeräte
Spezial-Emplager
Funkprüfgeräte
Körperschall-Abhöreinrichtungen u.v.m.
Katalog gegen DM 3.— in Briefmarken
PK - 2 HH 60 - Postf. 605309 - Ruf 040/47 91 91

Blaupunkt Sonderangebot
Mannheim L 199.— 159.—
Frankfurt 279.— 229.—
Münster Stereo 339.— 266.—
Goslar CR Stereo 498.— 416.—
Bamberg CR Stereo 698.— 569.—
inkl. MwSt. zuz. Nachnahmeporto.
Radioversand Mekat, 6 Frankfurt
Postfach 600 573 oder Tel. 43 43 14

Original-Militärwaffen ab 1860
1a Zustand aus Arsenalen - Waffenscheinfrei
Carcano-Kurzmodell 1891/41
per NN nur solange Vorrat reicht DM 68.—
Unverblidlich Prospekt anfordern
Hummrich-Antiquitäten
5 Köln 80, Postfach 80 04 45

Schlechte Sicht ist lebensgefährlich!

„CIBIE“
Super-Oscar mit der Super-Lichtleistung

Fernscheinwerfer DM 64.— St.
Nebelscheinwerfer DM 69.— St.
Jodlampe H1 DM 8,90

Rallye-Lampenbügel
universell für alle Fahrzeuge
DM 49,90

GRATISKATALOG 75

sofort anfordern!
Auto-Albrecht
775 Konstanz 11
Tel. 0 75 31 / 2 37 42

RONAL ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA
Bitte Type und Baujahr angeben.
1/2 ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL - 6701 NEUHOFEN 4 - Telefon 0 62 36 / 13 66

Hardtop, 230 SL. Tel. 04 31/72 51 52.
62 207 H

190 SL, Bj. 61, TOV neu, Bestzustand,
neuer Lack, Farbe Weiß/Blau, innen
Leder, beide Dächer, VB 7000.— DM.
Tel. 07 21/77 22 72, ab 1. 6.: 0 72 42
40 34 nach 17 Uhr. 62 289

280 SEL
Mai 71, 80 000, Color,
Autom., Zentralv., Ste-
reo, 15 000.— 0 55 84/7 05.
62 293

Biete 280 SE, Erstzul. Juni 74, 11 000
km, Automatik, Servol., papyrusweiß,
wärmed. Glas, sehr gepflegt, DM
25 800.—. Tel. 0 75 41/2 51 57. 62 483

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL,
ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24.
62 414 H

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

1939 MERCEDES SSK
gegen Gebot
Chiffre A 9/1002.

62 358

300 SL, mit Flügeltüren, von Privat
gesucht, genaue Angaben erbeten.
Zuschr. unter Chiffre A 10/1082. 62 355

Liebhaber sucht einwandfreien MB
230/250 SL, ca. 50 000 km Höchstge-
samtkilometer, nur 1. Lack, rostfrei.
Angeb. unter Chiffre A 10/1081. 62 254

Alle Mercedes kauft bar
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
62 379 H

Echte Rarität: 220 S Cabriolet, Bj. 56/
57, optisch und technisch neuwertig,
in gute Hände abzugeben, Preis DM
8500.— VB. Tel. 0 61 47/71 15 ab 20 U.
62 344

300 SLR, Bj. 62, Hardtop, TOV Nov.
78, weiß, 1a-Zustand, für 27 500.—
DM zu verkaufen. Tel. 0 22 21 /
48 27 08. 62 343

2 Mercedes 219, Bj. 56, techn. +
opt. la, an Liebhaber zu verk. Tel.
04 31/9 37 53. 62 118

300 SL, Bj. 63, silber/schwarz, total
überholt, Festpreis 45 000.— DM. Tel.
0 61 75/14 85. 62 342

Anhängerkupplg. f. Merc. 350 SL,
preisgünst. ges. Tel. 0 83 21/21 07.
61 872

230 SL, 2.77, Hardt. m. SSD, Radio,
Lederusst., VB 6500.— DM. Tel.
05 11/31 47 38. 62 287

Kaufe Ihren Mercedes bar!

Alle 200 und 220/8 Diesel
und Benzin, alle 250/280,
350 S und SE, SL und SLC

Auto-Börner, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt,
Schmidener Str. 50, Tel. 07 11 / 56 07 03

Suche 230 SL—280 SL, mit 2 Dächern,
je 8000.— bis 10 000.— DM, Vorausset-
zung gut. Zustand, Geverss, 66 Saar-
brücken, Postf. 115, Telex: 4 428 657/
Ibio-d, Tel. 06 81/3 92 00. 62 341

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar
Auto-Nilsche, T. 07 11/26 56 11
62 438 H

Suche: 450 SLC oder 350 SLC, Bj. 74;
Verkaufe: 350 SE, Bj. 74, silbergrün-
met., ESD, Velours-Polst., Z-Verr.,
Stereo-Cass., DM 28 000.—. Telefon
0 50 62/81 61. 62 340

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60%
billiger, mit Garantie. Einbau möglich,
Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel,
220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3.5/6/3 VB
PORSCHE 911 T/E/S bis 2.7 Carrera
BMW 1602/2002/ti/2500/3.0 CSI
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co. oHG, 464 Wattenscheid, Bochumer
Str. 113, Tel. 0 23 27 / 8 99 09 / 8 47 47

Alle Mercedes-Diesel kauft bar

mit oder ohne Schäden.

Angebote schriftlich oder telefonisch.

C. u. A. Demarchi
Autobianchi, Lancia, Polski-Fiat
Direkt Händler
2000 Hamburg 61, Frohmstr. 12
Tel. 5 50 75 28, 5 50 50 61 / 62

EXCELLENTER DB 600, sämtl. Extras,
d'braun/Velour (f. DM 13 000.— über-
holt), evtl. Eint. mögl., günstig ab-
zugeben. Tel. 0 22 32/2 37 66 o. 3 20 30.
62 112

FÜR KENNER, 220 SE Coupé, Bj. 60,
mit hohem Aufwand total restauriert,
DM 14 500.—. Tel. 0 30/8 25 51 84 od.
8 24 18 71. 62 037

Wunderschönes 220 SE Cabriolet,
TOV Vollabnahme, völlig general-
überholt, f. DM 13 800.— VHB zu verk.
0 72 21/2 51 63. 62 495

230 SL, weiß, TOV 4.77, Bj. 10.84, ATM
40 000 km, 7150.—. Tel. 0 62 54/13 71.
62 479

MB 190 SL verkauft Tel. 0 22 63/55 24.
61 874

Mercedes 600, Stahlschiebedach,
Automatic, Radio, Klimaanlage, met-
blau, Motor 40 000 km, Getriebe, Aus-
puff neu, noch zugelassen, TOV 4.76,
von Privat zum Preis von DM 18 000.—
zu verkaufen. Anfragen Tel. 0 72 31/
1 66 69 während der Geschäftszeit.
61 878

MERCEDES-MOTOREN

Pkw	Lkw
200 D 1900.—	208 D 2200.—
200 D/8 2050.—	406 D 2200.—
220 D/8 2200.—	608 D 2500.—
230 D 2150.—	808 D 4100.—
250 SE 3100.—	
280 SE 3350.—	

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmel-
dung innerhalb eines Tages

Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesensauel 6, am Hal-
lenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

ALUFELGEN für MB 200 sucht preisw.
wert Gawlick, 56 Wuppertal 1, Gathe
90. 61 883

300 SL

Bj. 55, mit Flügeltüren, gar-
antiert unfallfrei, Zustand
neuwertig, 61 000 Ges. km,
technisch in optimalem Zu-
stand, absolut original, nur
rostfreie Schrauben, einma-
liges Stück, zu verkaufen.
Interessenten wollen bitte
die Nr. 0 78 08/20 11 anrufen.

61 885

Suche Hardtop 230 SL, Bj. 66, J. E.
McWilliams, 7633 Seebach, Ludwig-
straße 33, Tel. 0 78 21/2 50 71, Neben-
stelle 365. 61 887

Merc. Barankauf 06 11 / 28 51 44
62 375 H

Für 230 SL Mot. u. Getr. zu verk. DM
1500.—. T. 0 89/3 51 49 95 od. 43 74 84.
61 888

300 SL Cabrio mit Hardt., Bj. 57, in
Bestzustand, TOV 11.76, zu verkaufen.
Tel. 0 62 87/3 26. 62 045

280 SE, Mod. 74, 38 000 km, Neupr.
36 000.— DM, viel Zubehör, VB DM
26 000.—. Tel. 0 63 95/2 88. 62 117

220 SE Coupé, 63, Bestzust., 2 J. TOV,
DM 6000.—. Tel. 0 61 87/61 98. 62 113

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden
zu absoluten Tageshöchstpreisen,
sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

AUTO-BAR-ANKAUF

Alle guten PKW u. Sportwagen, in- und ausländische, auch neuwertige
sowie Jahreswagen kauft 100% bar. Tel. 0 89 / 17 37 56 u. 17 21 33.

62 437 H

Suche 300 SEL, 6.3, auch Unfall Tel.
07 11/26 52 02. 61 791 H

350 SLC, 59 000 km, alle Extras (8500.—
DM), wie neu für 32 000.— DM zu ver-
kaufen. Tel. nach 18 Uhr 0 57 07/3 04.
62 478

300 d Adenauer-Karosserie, 2. Hd.,
schwarz, absol. Bestzustand, TOV
77, VB 18 000.— DM. Zuschrift.
unt. Chiffre A 10/1070. 62 181

MERCEDES 600, in best. Zust., ge-
neralüberholt, Mot., auf Normal-Ben-
zin umgebaut, Radio, Stereo u. Cas-
setten, SD u. sämtliche Extras, DM
19 000.—. Tel. 0 81 58/62 51. 61 889

300 SL

Bj. 4.58, Roadster, sehr guter Zu-
stand, weiß, schwarzes Faltdach,
gegen Gebot zu verkaufen.
Tel. 02 11/65 42 25 od. 65 10 18.

62 110

Jeden Mercedes kauft bar

Tel. 0 71 44/2 17 25. 62 428 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI,
7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03.
62 416 H

Suche Mercedes-Unfall, Motor-
schaden und hohe km-Zahl, alle
Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Alle Mercedes kauft bar. Harry Gilg,
Automobile, 73 Esslingen, Tel. 07 11/
38 21 92. 62 415 H

190 SL Bj. 62, wenig km, wie neu,
DM 7500.—. Tel. 07 11/51 33 85.
62 088

Motor und Automatikgetriebe für
Daimler-Benz 300 C, Bj. 56, 40 000
km gelaufen, DM 1800.— inkl.
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

62 464 H

450 SE

Bj. 75, 8000 km, silber,
alle Extras, neu 48 000.—
verk. FLADNER, 8945
Legau, Pf 42. 62 292 H

DAIMLER sucht dringend gegen bar

Tel. 07 11 / 23 29 09. H

DB Cabrio 220 A, 2-Sitzer, maschinell
in guter Verfassung, neu bereift,
Tauschmot. 8000 km, Verdeck u. neue
Lackierung, 2 Jahre alt, Karosserie
bedarf der Überarbeitung. Dafür ent-
sprechende Teile vorhanden. Preis
ab Raum Frankfurt DM 6000.—. Chiffre
A 10/1068. 62 179

Mercedes, 170 SD, Liebhaberstück,
Bj. 1953, Garagenfahrzeug, sehr ge-
pflegt, meistbietend zu verkaufen.
Zuschr. unt. Chiffre A 10/1074. 62 185

Suche 230/6, Bj. 72, max. 60 000 km,
mögl. m. Anhäng.-Kuppl. 04 51/
47 22 88, Sa., So. 04 21/54 10 89. 62 288

Suche Klappverdeck f. 190 SL, Bj. 61.
K. Rodach, 67 Ludwigshafen, Wein-
bielstr. 3. 62 290

6.3 Liter, 10.69, gold-met., SSD, Le-
derpolst., sehr guter Zustand, 103 000
km, DM 9500.—, evtl. auch Eintausch.
BMW Böhm, 422 Dinslaken. T. 0 21 34/
7 02 21. 62 230 H

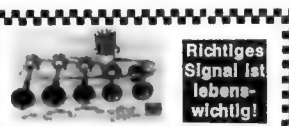
MG

MGA, TÜV fällig, VHB 2500.— DM. Tel.
02 21/72 69 68. 61 891

MGA; Bj. 57, Speichenr., Hardtop, in
gutem Zust., VB 4300.— DM. Telefon
0 76 27/3 11, 18—20 Uhr. 61 892

MG-Midget, Nov. 74, kanadische Aus-
führung, 5000 Meilen, grün, viele Ex-
tras. Tel. 0 42 43/26 44. 61 893

MGA-Motor und -Getriebe zu verk. T.
Mainz 0 61 31/67 28 42. 61 895



Richtiges Signal ist lebenswichtig!

Kompressor-Fanfanen 5-Klang, Melo-
dien: River Kwai, La Cucaracha, O
sole mio und O Susanna,
je Type nur DM 119,50
3-Klang umschaltbar in Tremolo und
Akkoord DM 84,—
Bei Bestellung Voltzahl angeben!

GRATISKATALOG 75

sofort anfordern!
Auto-Albrecht
775 Konstanz 11
Tel. 0 75 31 / 2 37 42



Nomex-Overalls,
Wäsche, Handschuhe,
Sturzhelme etc.
Bitte Katalog anfordern.

RallyeBitter

5830 Schwelm, Hattinger Str. 5,
Tel. (0 21 25) 61 54 und 72 71

Orig. US-Fallschirmspringer-Stiefel
(Kampfstiefel) in den Größen 40—47,
Preis 65,85 DM.
Flying-Jacket, Orig. B 15 (Fliegerbomber-
jacke), Preis 62,— DM.
Marine-Kampfmesser, Preis 19,50 DM.
US-Deunenchlaffack, gebraucht, jedoch in
sehr gutem Zustand, mit wasserdichtem
Popeline-Überzug, Preis 98,— DM. Gesamt-
urteil aus DM-Test über diesen Offiziers-
schlaffack: Preiswert und empfehlenswert.
NN Versand M. Blüner, 8538 Markt-Bibart,
Frankenbergstraße 12

NEU/OKTAN plus

für alle die mehr Gas geben wollen oder
müssen, z. B. beim trailen von Wohnwagen
oder Autobahnfahrten. Erhöht die Klopffestigkeit
des Benzin, es verhindert da-
durch das Leistung, Kraftstoff und Lebens-
dauer kostende, Motorzerstörnde, nicht
immer hörbare Motorklopfen. Wichtig bei
Auslandsfahrten und nach Inkrafttreten des
neuen Benzinbleigesetzes. Lfg. PNN, oder
Vorauskauf. 1 Flasche ausreichend für ca.
200 L 15,10 DM. Chemi-Versand,
2879 Aumühle, Telefon 0 44 31 / 20 83

Attention! Attention! Attention!

Für alle Mittelklassewagen Motoren bis
40 000 km, 300,— DM. Lichtmaschinen
aller Arten à 40,— DM. Gebrauchte Reif-
en à 20,— DM. Sowie Getriebe à 70,—
DM. Sie schreiben, was Sie brauchen, ich be-
sorge es sofort! Auf alles 1 Jahr Garantie!
Reinhard Deeken, Altmittel Verwertung,
28 Oldenburg 1. O., Thonerstraße 1

TOP-STYLING rial-Leichtmetallrad

TÜV-geprüft
für viele Typen
außerordentlich
preiswert
Anfragen unter
Wagentypangabe
an



FRITZ IHLE, Reifenhandel
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

MGA 1600, weiß, TÜV 77, Speichenr.
5.5 J, bester Allgemeinzust., VB DM
4300.—. Tel. 07 61/8 12 26 (Freiburg)
62 120

Suche MGB 1800, muß Leder-Ausst.
u- Top-Zust. haben. Biete bis 5500.—
DM. Mannesmann, 588 Lüdenscheid,
Honseler 15. 62 295

MGB-GT, 1a. Tel. 0 23 81/5 09 69.
62 297

4 MG-Chromspeichenräder (neu), DM
850.—, Hardtops (neu) f. MGB + Mid-
get (Fotos anf.), DM 850.—. Tel. 0 40/
5 36 01 12. 62 216

MG

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96.
62 430 H

MG-Gebrauchtwagen zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86.
62 409 H

MGB, Bj. 73, 12 000 km, neuwertiger Zustand, Garagenwagen, TÜV 77, wegen Familienzuwachs gegen Höchstgebot abzugeben. A. Jansen, 477 Soest, Mengeweg 27. T. 0 29 21/6 12 40.
61 762

Kompressor für MG-XPAG-Maschine gesucht, entweder Wade oder Shorrock. Tel. 0 44 61/34 06.
61 894

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h
62 433 H

Monteverdi

Monteverdi 375 S. 70, 37600, gelb, AirC
Monteverdi High Speed, 73, 23000, grün

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 249

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.

Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen
Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:

Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46
Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07-219 50

Tausche Alfa Romeo 2000 Spider, Bj. 72, TÜV 5.76, ca. 65 000 Langstreck-
km, rot, la Zust., Sommerfahrzeug, LHD, Zeitwert ca. DM 6800.— bis 7000.—, gegen Morgan 4 Zyl./Triumph TR 5/RHD (nicht Bed.). B. Strickner, 8023 Pullach, Römerstr. 44, Tel. 7 93 24 46.
61 899

Billing: Teile u. Reparatur. HH 2 79 67 69.
61 896

Suche Morgan + 8, Bj. Ende 72, Anfang 73, wenig gelaufen. J. Bremer, 46 Dortmund, Flöderstr. 6, Tel. 02 31 / 83 03 48.
61 897

Suche Morgan + 8, ab Bj. 73. Tel. 07 21/84 13 45.
61 898

4 + 4-Hardtops (850.— DM) und alle Karos.-Teile in Polyester, billig. Tel. 0 40/5 36 01 12.
62 218

+8, 73, Extr., 16 500 km, wie neu, Drittwg., wg. Familienzuw. für DM 19 000.— zu verk. od. Tausch gg. neuen 4-Sitzer-Morgan. Tel. ab 19 Uhr: 0 29 48/5 56.
62 501

Opel

ACHTUNG AUTOKÄUFER!
Seit Jahren liefern wir OPEL AUS HOLLAND. Nutzen Sie die Vorteile des Re-Import und unsere Tiefpreise. Volle Garantie. Alle Ausführungen und Extras lieferbar. Finanzierung möglich.

KFZ-Dietz, 43 Essen 1
Breslauer Straße 96, Tel. 02 01 / 70 12 22

Firma Autohaus Rauschmann vermittelt seinen bekannt schnellen OPEL ASCONA Gruppe 2, Fahrerausschreibung anfordern bei Fa. Opel Tuning H. G. Rauschmann, 5560 Wittlich/Kurfürstenstr. 15, Tel. 0 65 71/63 23.
62 233 H

Gruppe 1 Ascona 1600, Rallye-Ausst., 103 PS, zu verk. Tel. 09 51/2 70 34.
61 902

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Keine Experimente

die Erfolge beweisen es, wir helfen Ihnen mit Rat u. Tat, ob **Opel-Sonderteile** für Sport oder Straße, nur von der einzigen vor der Opel AG anerkannten Tuningfirma

Irmscher KG, 7057 Winnenden
Telefon 0 71 95 / 20 66, FS 7245 917
Programm für 2 DM in Briefmarken oder über Ihren Opel-Händler

Admirale u. Diplomaten in Bestzustand mit Eintauchmöglichkeit verkauft Opel-Heurmes, 534 Bad Honnef. Tel. 0 22 24/33 83 u. 22 82.
62 198 H

Jeden Opel kauft bar

Tel. 0 71 44/2 17 25. 62 426 H
Kadett Coupé SR, 60 PS, Bj. 7.74, 9000 km. Tel. 0 61 43/6 27 91.
62 121

Opel Rekord 1900 L, signairot, Sport-sch., Radio, Verbundgl., Antenne in Scheibe, Michelin ZX 185-14", Sportf., Halog.-Hauptscheinw., Nebellampen u. Schlußl., Autom.-Gurte, el. Scheibenw., Heizsch., Nackenst. usw., ca. 10 000 km. Tel. 0 61 42/3 16 31.
62 508

Opel Asc. 1600 S, 80 PS, sehr guter Zust., Ronal 6 J x 13, Halogen + Nebelsch., Radio, VHB 6500.— DM, sof. gegen bar zu verk. Tel. 0 72 50/5 37.
61 900

Unfall, Rahmenschaden vorne rechts, Opel Kadett Coupé C, SR, EZ 9.74, 14 000 km. Tel. 0 42 41/16 67, ab 17 U.
61 901

Opel GT/J 1900, 90 PS, 35 000 km, Bj. 3.72, Radio, heizb. Hecksch., v. und h. Stabilisator, 8200.—. Tel. 0 54 75/2 35.
61 904

Suche Opel Rekord A, B, Sechszyl., 100 od. mehr PS, evtl. auch defekt. J. Hodel, 895 Kaufbeuren, Apfeltranger Str. A 53.
61 905

ATS-Alu-Räder mit ABE!
Nur bei uns so preiswert, ab DM 99.— (für fast alle Wagentypen), Scheelsitze, Ölkühler, Spezial-Auspuffanlagen, Tuning-Kits (auch für Normalbenzin). Katalog gegen DM 1.— (10er Briefmarken).
Lexmaul-Tuning
6232 Kelkheim, Bergstr. 2, T. 06195/732 11

2 Solex-Doppel, kompl. Anl. (Stein-metz), neu mit TÜV, f. Manta u. Ascona, 500.— DM. Tel. 0 89/1 41 01 20.
61 906

COMMODORE GS, 10.71, 6500 km, gelb, Venyld., viertür., Hohlr., H4 etc., opt. u. techn. 1a, VB 5000.— DM. Tel. 0 53 27/40 28, 18-19.30 Uhr.
61 932

Umständehalber: 1 Opel Manta Berli-nette, 90 PS, Bj. 12.74, NP 14 600.— DM, für 12 300.— DM, unfallfrei, abzug., z. B. Automatische-Gurte, 185/70-13 Michelin zX-Reifen, Sportfelgen, Radio, Nackenstützen, met.-bronce, beige Cord-Sitze, Abarth u. v. a., z. B. la Zustand, mit voller Garantie, ca. 4300 km. H. Lampert, Tel. 0 61 57/35 91 oder n. 19 Uhr 0 61 58/31 89.
62 060

Kapitän, 57, sehr guter Zustand, TÜV 7.76, ATM 37 000 km, Radio, Schiebepack, 1250.— DM. Tel. 0 40/6 02 29 61.
62 298

Alle Opel kauft bar
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
62 380 H

Commodore B GS, Bj. 7.72, silb.-met., 53 000 km, SSD, Anhängerkupplg., Reifen 70%, TÜV 8.76, VB 7900.— DM. Röckl, 75 Karlsruhe, Tel. 07 21/2 30 13.
62 300

Notverkauf (arbeitslos)! Steinmetz-Commodore B GS Coupé im Rennlook, 210 PS, EZ 8.72, neu 40 000.— DM, VB 10 500.— DM. Tel. 0 22 43/32 53.
62 301

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffan-gen für OPEL, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

Irmscher Ascona 19, 9", Inzahlungnahme. Tel. 0 29 48/7 30.
62 470

100% kaufe jeden Opel bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24.
62 390 H

Oldsmobile Cutlass Supreme, Bj. 12.73, 35 000 km, Leder-Sitze, Preis-idee DM 14 800.—. Tel. 0 40/89 13 58.
62 492

Suche Commodore GS/E, 4türig, Bj. 74, geg. 24x600.—, gesicherte Finanz. selbstverst. Angebote erbeten unter Chiffre A 10/1068.
62 361

Gelegenheit: 8 fabrikneue Manta 1600 SR, unverb., Preisempf. ab Werk DM 13 209,20, unser Preis nur DM 11 209,20 + Transport. Pkw in Zahlung. Auto-Graner, Tel. 07 31/6 86 38.
62 187 H

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44
62 376 H

Verk. für Kad. 4 Ronal 6,5 x 12 mit Slicks 3,75 x 8,00. Kompl. Ölkühler, 3 kg Schwungrad. Ab 20 Uhr Tel. 0 30/3 07 28 27.
62 519

Suche Zweiverg.-Anlage f. Ascona 19. K. Brielmayer, 799 FN, Langenfeldweg 2.
62 299

Panther

Panther V 12 — J 72 ab Lager in versch. Farben

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 247

Peugeot

Hardtops 3-teilig
für Peugeot 204/304 Cabriolet
KURBLER, 9144 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

Suche Peugeot 504 Cabrio/Coupé. T. Köln 4 30 18 86.
61 907

Suche Motor (Verg. oder Ti) und Schaltgetriebe für 504. Angebote an Postfach 41 10 46, 75 Karlsruhe 41.
61 908

Peugeot 504 Cabrio, Bj. 71, met.-blau-grün, 80 000 km, unfallfrei, 7900.— DM. Tel. 02 01/23 94 00.
62 122

Peugeot, freier Import, verzollt, TÜV-abgen. Tel. 02 11/5 63 77.
62 370 H

Pontiac

Liehaberstück! Pontiac Grand Prix Coupé, Bj. 68, TÜV 11.75, Autom., 4 Fensterh., Sitz elektr., preisg. weg. Ausreise zu verk., 3950.— DM. Tel. 05 31/84 60 14.
62 051

Porsche

VW-Porsche

Turbo-Porsche, 260 PS, neu 911 S, Targa, 73, 41100 km, gelb 911 T, 68, 80600, gelb, 5-Gg. Radio 911 S, 73, Targa, 45100, grün 911 T, 68, 81000, weiß el. Schldach 914, 2, 72, 36500, orange 9450 914, 70, 79100, orange, Radio 6950
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 244

Kotflügelverbreiterungen für 911, Kot-fl.-Verbr., Hauben und Stoßstange für Carrera Gr. 3 u. Gr. 4, Umbausätze Modell 75. Kotfl.-Verbr. und Spoiler für 914. Tel. 0 28 33/23 26.
62 206 H

VW-Porsche 914/6, Bj. 9.70, LM-Fel-gen, 2 J. TÜV, 93 000 km, 6500.— DM. Tel. 0 28 71/21 90 n. 18 Uhr.
62 303

912, VB 2900.— DM verk. 0 57 33/24 19. 62 304

Porsche Carrera RS, Bj. 73, hellgelb, 30 000 km, mit Heckspoiler, viele Extras, preisgünstig zu verkaufen. Fritz Schnieder KG, 49 Herford, Engerstr. 51, T. 0 52 21/30 36.
62 231 H

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffan-gen für Porsche 911/2 + 2.2 l, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

914/6 zu verk. od. Tausch gegen 911 Targa. Tel. 04 61/2 02 46, 9-18 Uhr.
62 125

911 C., 5.74, 17 200 km, v. WA, DM 24 300.—. Tel. 0 71 41/30 32 60.
62 505

911 T Coupé, Bj. 72, schwarz, Color, Radio, 7", Spoiler, Tel. 0 66 21/7 16 56.
62 055

356 SC, Cabrio, 64, 75 PS, TÜV 77, 1a, gelb, VB 7800.— DM. Tel. 0 26 02/51 55.
62 054

Zu verkaufen: Porsche Carrera 2, Cabrio u. Hardtop, Bj. 1963, mit reichhaltigen Ersatzteilstock. Porsche orig. Roadster, Bj. 1961, kpl. zerlegt. Tel. 0 28 43/36 36 nach 18 Uhr.
62 059

Autos, die Spaß machen! Porsche 356 B für anspruchsvolle Sammler, Baujahr 62, total restauriert, gegen Gebot, nicht unter DM 12 000.—.

Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38
62 466 H

Privat verk. an Liebhaber Porsche Carrera 2 Ltr., weiß, Bj. 62, tadellos Zustand. Tel. 01/45 27 54 Zürich, Schweiz.
62 533

356 B, 75 PS, Bj. 61, mit SD, fahrber-reit o. T. mit E-Motor 0 km, gegen Gebot zu verk. Tel. 0 51 21/5 88 53, um 14 Uhr.
62 052

Porsche 911 E, mit AT-Motor 912, TÜV 9.76, Preis 5600.— DM. 633 Wetzlar, Rotdorn Nr. 15.
62 053

Suche Getriebe f. VW-Porsche 914/2, 80 PS. N. Wings, 432 Hattlingen, zur Goldenen Kuhle 3.
62 056

Alle Porsche kauft bar

Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
62 381 H

VW-Porsche 2.0, Sport-u. Komfort-paket, EZ 10.72, 35 000 km, 10 500.— DM. Tel. 02 21/58 53 44.
62 057

356 BS 90, Cabrio, Bj. 63, TÜV 1.76, sämtl. Extras u. Ersatztl., 2 Mot., 2 Verd. Tel. 0 54 61/41 49 (OS-AC).
62 058

911 S Coupé, 9.71, Bestzust., unfall-frei. Tel. 0 21 51/30 03 33.
62 060

356 C gesucht, auch Unfall, a. defekt, a. o. Motor. Wahl, 78 Freiburg, Lehen Str. 121.
62 063

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98.
62 423 H

911 Targa, 2.7 Ltr., 6.74, 14 000 km (n. Autob.), 5-Gang, Radio u. v. m., DM 27 900.— (NP DM 37 500.—), v. Werks-Ing. abzug. Tel. 0 70 44/1 33 96 oder 0 71 45/45 53.
62 064

911 T Targa, Bj. 70, silb.-met., 90 000 km, TÜV 76, techn. u. opt. gepfl. Zweitfahrzeug, 10 800.— DM. Dr.-Ing. von der Gruen, T. 0 77 21/5 30 91, tagsüber.
62 065

911-Motoren ständig 20-25 ge-braucht von 2 l bis 2.7 l ab Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.
62 387 H

Tausche Peugeot 504 Coupé, Bj. 71/72, ATM 25 000 km, 104 PS, el. Fensterh., blau-met. Lack, Stereo, Radio u. Cassettenr., neu ber., TÜV frei, s. gepfl., 2. Hand, gegen Porsche 911 T Targa, Renault Alpine 1600 l od. VW-Porsche, zu verk. pw. 10 000.— DM. T. 0 22 03/6 49 81 (Di.-Fr. 8 bis 18 Uhr, Sa. bis 16 Uhr).
61 910

75 PS C-Mot., 0 km, v. Neut., 1800.— DM. Stüve, 51 AC, M.-Theresia-Allee 233.
61 914

914, 2 Ltr., 3.73, 55 000 km, sonnen-gelb, VB 10 300.— DM, Extras, priv. zu verk. Tel. 02 51/32 41 44.
61 917

Suche gepfl. 912 Coupé od. Targa a. 1. Hd. Tel. Köln 4 30 18 86.
61 918

2 Ltr. T-Motor, 7"-6", 5 1/2"-LM-Fel-gen, div. 914/6-Teile zu verk. Suche 914/6, Bj. 72/73. Tel. 06 11/3 00 24 83 u. 0 61 92/2 32 27.
61 919

Porsche Carrera RS, gelb, 1.73, für 20 000.— DM zu verk. D. Niedernolte, Bad Oeynhausen, Tel. 0 57 31/50 18.
61 922

Turbo-Porsche geg. bar gesucht. Tel. 0 52 02/58 46.
62 363 H

63er Targa 912, ATM, 40 800 km, Frontsp., S-Felgen, 185/70 80%, Color, Heizb. Hecksch., Radio, bei Barzahlung 10 000.— DM. D. Busch, 6729 Bellheim, Hintere Str. 15. 61 924

Verkaufe 356 C Cabriolet, Bj. 64, TÜV 5.76, gegen Gebot. Tel. 0 86 79/7 47 10, Bürozeit. 61 925

Porsche 911, Mod. 74, 2,7 Ltr., 24 000 km, 5-Gang, gelbgrün, 24 500.— DM. Tel. 02 41/4 95 29. 61 926

Porsche Barankauf 06 11/28 51 44 62 372 H

911 Targa, 130 PS, Modell 58, techn. u. optisch in best. Zustand, AT-Masch. 25 000 km, TÜV 5.76, DM 9500.— inkl. MwSt. Tel. 06 31/6 62 61. 62 062

912, el. Sd., 5-Gang, Top-Zust., verk. Tel. 02 11/46 11 23, ab 18 Uhr. 62 123

911 T Coupé, 2,4 Ltr., Bj. 7.72, weiß, 46 000 km, Color, Stereo, 5-Gang, 7" Alu-Felg., 215er-Reifen, Spitzenzustand, DM 16 500.— Tel. 02 31/85 13 76. 62 491

911 S Targa, Bj. 70, silb.-met., get. Scheiben, Leder-Recaro, Stereo-Radio, Garagenw., DM 12 800.— Tel. 0 51 31/63 07. 62 487

Porsche-Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 62 434 H

Gebrauchtwagen, Teile An- und Verkauf. Suche Unfallwagen. Meister-service Nestler, 605 Offenbach, Mainkurstr. 3-5, Tel. 06 11/86 58 68. 62 436 H

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11 62 439 H

Umbau auf Porsche 75 ab 2500.— DM, Rostschädenbeseitigung mit TÜV-Abnahme. Suche Alt- und Unfallporsche, Porsche-Gebrauchteile-Verband. Tel. 0 29 28/5 41. 62 367 H

PORSCHE sucht dringend gegen bar Tel. 07 11/23 29 08. H

Porsche Carrera, neuwert., m. Garantie, unfallfrei, 5-Gang, Stereo, Zweitwagen, ca. DM 10 000.— unt. Neupr. abzugeben. 0 52 02/33 36. 62 364 H

356 C, Bj. 64, 90 PS, 1a, geg. Höchstgeb. 07 11/23 48 98/51 40 08, Conrad. 62 306

Porsche 914/6, 2 Jahre TÜV, alles eingetrag., S-Felgen, Kotflügelverbreiterung, Color-Glas, Werksölkühler, leichte Stoßstangen, Heizscheibe, 5-Gang-Getriebe, Cible, original 25 000 km, Preis: VB 11 800.— DM. Fritz Engel, 8592 Wunsiedel, Iwan-von-Müller-Str. 1, Tel. 0 92 32/20 69. 61 913

Porsche T Coupé u. Targa
kauft bar. Tel. 0 71 44 / 2 17 25. 62 425 H

911 T Coupé, Bj. 5.70, S-Ausf., Stereo, SG, h. H., 9200.— DM. T. 0 89/14 33 28. 62 130

Suche Porsche Targa, möglichst von Privat bar zu kaufen. Höchstens DM 11 000.—. Ketnath, 8621 Neuensee, Tel. 0 95 74/91 22 u. 5 05. 61 915

911 T Coupé, 2,4 Ltr., Bj. -72, blau-met., 70 000 km, alle Extras. Tel. 02 31/80 11 77. 61 916

Porsche 911 S, Bj. 71, 63 000 km, unfallfrei, blau-met., elektr. Schiebedach, Radio, 1a Zustand. Tel. 0 81 43/2 18. 61 920

Verk. Boot, 80 PS, u. Hänger, neuw., u. 911 S Targa, 110 PS, neu, o. zus. Ta. gegen Pkw. Tel. 06 82/17 73 07. 62 128

Porsche Carrera 2.7 Ltr., 3000 km, RSR-Verbreiterungen, Front-, Heckspoiler, Zubehör, verkauft günstig Tel. 0 89/3 11 11 77 und 88 87 78. 61 928

Suche Carrera RS bis 21 000.— DM bar u. 2,4 l S-Coupé oder 2,4 l S-Karosserie (bar). Zuschr. unt. Chiffre A 10/1047. 62 158

BARKÄUFER SUCHT SOFORT: sämtliche Coupé und Targa-Modelle
Sofortabwicklung. Tel. 07 11 / 7 15 79 90. 62 413 H

Verk. Getriebe von 911 S, 2 Ltr. Tel. 0 40/6 72 21 04. 61 750

Porsche Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile. Stgt., Tel. 07 11/73 26 69 62 399 H

Porsche 911 T Coupé, 2,4, Bj. 7.73, 59 000 km, el. SSD, Alu-Felgen 2 x 6" u. 2 x 7", H4, Spoiler, Stabi, Radio, VB 16 500.— DM. Tel. 0 93 69/10 37. 61 927

Porsche 2 Ltr.: Getriebe 500.— DM; Porsche-Felgen, 2 7"-Außenträger m. 185-Reif., 2 8"-9"-Außenr. m. 235-Reifen, fast neu, für 2500.— DM zu verk. Tel. 0 94 21/52 69. 61 933

100% Kaufe jeden Porsche bar Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 62 391 H

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 86. 62 452 H

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. T. 06 11/49 19 58. 62 453 H

Porsche 911 E Coupé, 2,2 l, Modell 71, TÜV 3.77. Garantiert unfallfrei, werkgepflegt, technisch und optisch einwandfrei, Garagenwagen. Neue Stoßdämpfer und Reifen (Dunlop), S-Spoiler, Radio, getönte Scheiben, A-Gurte, H4-Scheinwerfer, heizbare Heckscheibe, Sportsitz. Farbe: Indischrot, VB 12 900.— DM. Tel. 07 11/2 14 23 41. 61 746

Suche Porsche-Karosserie 911 ohne Motor, oder mit defektem Motor, eventuell auch Unfallkarosserie, nicht älter als Bj 1971. Tel. 0 61 04/4 18 13. 61 909

911 L, Mod. 67, 90 000 km, 130 PS, S-Ausf., 5-Gang, VB 6000.— DM. S-Porsche LM-Felgen + Reifen, 2 Recaro-Sitze. Tel. 0 26 03/49 80, Herrn Nissen. 61 912

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 62 454 H

911 T Targa/68, 80 000 km, TÜV 11.76, DM 5900.— Tel. 0 71 61/2 49 77. 62 134

Porsche Turbo-Vertrag abzugeben. Tel. 0 89/3 11 11 77 und 88 87 78. 61 929

Suche Porsche ab Bj. 73. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1048. 62 159

SPORTWAGEN-CENTER-FULDA
T Coupé, 71, orange, Alufelg. 10 980.—
T Targa, 72, Sportom, Alufelg. 16 500.—
T Coupé, 73, rot, 30 000 km 17 000.—
T Coupé, 73, blau, Heckspoiler 18 300.—
T Targa, 73, grün, alle Extras 20 500.—
Carrera RS, 73, Sperre, SD 28 500.—
Carrera 74, vipergrün-metallisch, 7"-8" Felgen, 1. Hd., Bestzust. 35 000.—

HANS KAHRMANN
Fulda, Kurfürstenstr. 15/17 · Tel. (0394) 8001
62 259

911 T Targa, Bj. 73, unfallfr., 55 000 km, blaumet., Colorgl., S-Paket, Stabi, neu bereift, DM 18 800.— Tel. 0 71 81/6 20 52. 62 461

914/2.0, 73, TÜV 77, 40 000 km, sämtl. Extr., Colorgl., Schalens., Radio, Zusatzinstr., Sportausp., Stabis, Alu-Porsche felgen, einzigartiger techn. u. opt. Zustand d. mehrfarb. dez. Sonerliackg., rot/schwarz/silber-Streifen mit Schrift, bar gegen Gebot, Mai/Juni verkauft: F. Bläser, 544 Mayen, Wittbende, Tel. 28 62. 62 481

Motoren, 356 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 81 51 / 7 87 43. 62 444

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
911 S, 74, 49 000 km DM 27 950.—
911, 74, 37 000 km DM 26 950.—
Unser Sportwagen-Angebot umfasst zur Zeit 35 Fahrzeuge. Garantie, TÜV-frei. Inzahlungnahme. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an.
56 WUPPERTAL 1 RUF (02121) 705070

Porsche 916, 180 PS, schwarz, 48 000 km, Motor 25 000 km, neu 45 000.— DM, jetzt: 16 500.— DM, Eintausch/Aufpreis. Tel. 0 42 41 / 6 83, App. 20. 62 284

Autos, die Spaß machen! Rennporsche 914/6, Spezial-Grand-Tourisme Gruppe IV, rennfertig, Leistung 228 PS, Doppelzündung, gegen Gebot: nicht unter DM 15 000.—
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38
62 467 H

T Targa 2,4, Mod. 73, Spoiler, Stabi, 85-l-Tank, Alu-Felg., Color, S-Ausf., 44 000 km, Topzustand, gelb, 17 500.— DM. Tel. 0 29 41/1 23 04. 62 482

Porsche 356 C, Bj. 63, TÜV 10.76, Motor 14 000 km, AT-Getriebe, Lackierung neu, technisch sowie optisch einwandfreier Zustand. Jürgen Persch, 6501 Bodenheim, Am Eichweg, Tel. 0 61 35 / 25 25. 62 500

PORSCHE-REIFEN
165/HR 15 UNIROVAL 96.—
185/70 HR 15 KLEBER 119.—
185/70 VR 15 DUNLOP SP 57 144.—
DUNLOP S. SPORT 175.—
MICHELIN XWX 196.—
215/60 VR 15 DUNLOP SUPER SPORT 239.—
frachtfrei ab 4 Stck. - Versand per Nachnahme
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62 oder 75 42
Suche 914/6, Bj. 72. Tel. 0 21 96/59 98. 62 029

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT
Gebrauchtwagen günstig abzugeben. Tel. 0 64 41/6 14 98 und 4 45 63. 62 494

2 6" S-Felg., DM 180.—. Tel. 0 67 21 / 1 31 31. 62 253 H

911 T Targa, 2,2 Ltr., Bj. 6.70, aus Erstbes., 57 000 km, neue Reifen, neue Wärmetausch, S-Ausstatt., Radio, Garagenwagen, DM 12 500.—. Tel. 04 51 / 2 47 85. 61 923

PORSCHE DÜSSELDORF
Gebrauchtwagen — Service — Unfallankauf
T. 02 11/76 77 50 u. 79 32 47, Elbruchstr. 14

Suche Porsche Targa, ohne Motor od. defekt. Tel. 092 77/12 45. 62 490

Porsche 911 S, 69, 62 000 km, 8500.— DM. Tel. 0 71 91/5 33 00. 62 069

Porsche-Teile: 5-Gg.-Getr., Vorderachse, Hinterachse, Konis, Stabis, HKZ.-Zünd., Armaturen, Carr.-Kuppelung, 1. Tür, v. Priv. zu verk. Tel. 07 11/87 43 72. 62 132

Gebrauchtwagen aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtwagen
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 28 61

Porsche 911 T Coupé, Bj. 72, 2,4 Ltr., 54 000 km, gelb, in absol. Bestzust., VB 13 500.— DM. Tel. 0 75 51/42 09. 62 127

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 6 99 08.

TEBERNUM-PORSCHE-GEBRAUCHTTEILLAGER
911/912 + 914: 2 Liter- bis 2,7 Liter-Motoren
Richten Ihren Unfall-Porsche auf unserer Gillette-Richtbank
Suchen UNFALLWAGEN
415 Krefeld, Cracauerstr. 26, Tel. 0 21 51 / 2 15 16 62 388 H

911 S Cp., 5.72, Stereo, Recaro, Cible, rot, 50 000 km, Festpr. 16 500.— DM. Tel. 0 21 52/21 49/5 25 46. 62 066

911 T Targa, Bj. 72, gelb, get. Scheiben, Stereoant. m. Cass. 68 000 km, VB 15 900.— DM. Tel. 0 61 98/2 88 80. 62 068

912, 2 Jahre TÜV, S-Felgen, DM 3800.—, 1 Motor 90 PS, 20 000 km. Tel. 0 92 77/12 45. 62 489

Porsche 356 C, Bj. 64, TÜV 76, total überh., 5350.— DM. T. 0 40/5 51 48 96. 62 071

356 B, Bj. 62, ATM, 75 PS, 1 1/2 J. TÜV, gepflegt, VB 2450.— DM. E. Schiffels, 66 Saarbrücken, Am Schöndental 12. 62 124

Privat sucht von Privat Porsche 911, Bj. 74. Zuschrift A 10/1094. 62 531

Gebrauchte Porsche
ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. M. FREISINGER & Co.
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2
Telefon 07 21 / 59 28 61

Porsche 914/6 Rennausführung, Motordoppelzündung, 225 PS, Überrollbügel, Bereifung 8 und 9 Zoll Dunlop Racing auf Minilicht. DM 14 000.—. Hänger DM 2000.—. Tel. 0 22 07/61 50. 61 930

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

Liebhaver-Porsche, 356 C, Bj. 64, TÜV 76, sehr gut. Zust., 75 PS, ATM ca. 40 000 km, Stereo, el. SSD, Felle, VB 4700.—. Tel. 0 89/26 69 87. 62 131

Porsche Carrera 911 SC, 8.74, dunkelbraun-met., etc., 12 150 km, zu verkaufen. Nehme evtl. Mercedes in Zahlung. Tel. 0 21 22/1 50 14. 62 133

Porsche Carrera RSR, 2,8 Ltr., 300 PS, Bestzustand. 1973/74 nur erste und zweite Plätze bei Bergrennen. Bereifung 9 und 11 Zoll B&D Regenprofil. Wagenpaß. Feuerlöschanlage. VB DM 35 000.—. Tel. 0 22 07/61 50. 61 931

Suche 911 in gutem Zustand gegen bar. Schriftliche Angebote unter Chiffre A 10/1049. 62 160

Porsche - Krefeld KANNACHER
Gebrauchtwagen
Suche Unfallwagen
Telefon 0 21 51 / 2 69 77

911 E Targa, 2,4, Modell 73, 5-Gang, TÜV 77, ca. 47 000 km, unfallfrei, gelb, schw. Ledersitze, Aufroll-3-Punkt-Gurte, Colorglas, Heckscheibenwischer, Stabis, 7" Alufelgen mit neuen Reifen Dunlop SP Sport Super 185/70+215/60 VR 15, Becker Mexico f. Cassetten, techn. u. optisch bestens in Schuß. Nichtraucher, DM 20 000.—. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1050. 62 161

Carrera RS, Bj. 5.73, TÜV 5.77, ca. 34 000 km, hellgelb, Komf.-Ausst., Recaro I. + r., Kopfst., Radio, Lautspr. in d. Türen, Cible, 3 cm tiefergelb., v. 7", h. 8", Hosentr.-Gurte, Hohl-Kons., Motor leicht getunb, Rennzündg., gr. Spoiler v. Turbo, Neupr. DM 44 800.—, jetzt für DM 29 200.— z. vk. P. Kiechl, 851 Fürth, Holzstr. 30, Tel. 09 11/77 96 74 ab 19 Uhr. 62 129

Porsche VW-Porsche

Liebhaver-Porsche 356 Cabrio, Bj. 62, 75 PS, original 78 000 km, 2. Hand, TÜV 2,77, silber, Hardtop, 8fach bereift, Standheizung, Radio+Cassette, Garagenwagen, nur Strecke gefahren, f. 6500.— DM zu verkaufen. T. 0 46 51/79 53. 62 126

PORSCHE - REIFEN

Pirelli CN 72 DM 119,—
185/70 VR 15 Goodyear G 800 Gr. Prix mit weißer Relielaufschrift DM 150,—
185/70 VR 15 Dunlop SP Sport Super DM 175,—
215/60 VR 15 Dunlop SP Sport Super DM 239,—
inkl. 11% MwSt. per Nachnahme, freitiefel ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Carrera, Bj. 73, 30 000 km, 7 + 8", unfallfrei, neuw. Zust., sehr preisw., Inzahlung mögl. Tel. 0 87 05/4 06 0. 08 71/7 34 45. 62 305

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

356 B, Bj. 63, m. neuer Karosserie (Orig. Blechteile), Türen, Scheiben, Dichtung, Chromteile 2-Schicht silb.-met., 60-PS-Motor, Extras, in techn. u. opt. erstkl. Zustand geg. Höchstgeb. abzugeben. Tel. 0 56 21/33 36. 62 302

So fahren die Profis - Tips und Tricks in

sport auto

Renault

Renault Alpine 1600 Si



Laufend preisgünstige, gepflegte Vorführwagen: Rennerprobles Sportcoupé, Spitze ca. 205 km/h, 1,6 l. Benzineinspritzung, 124 PS, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, 4 Halogen-Scheinwerfer. Robuste Mittelrohr-Rahmenkonstruktion. TÜV-abgenommen.

Deutsche Renault AG, Sportwagenverkauf 504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für R 8-R 10, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NÜL-DEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 510

R 5 T 2, POKALWAGEN, Bj. 3.74, 25 000 km, mit Pokalzubehör, o. Teile auch einzeln. S. Seibold, 8 München 2, Augsburg Str. 13. 62 135

RENAULT Alpine 1300, Vorführwagen, 10 000 km, blau-met., Alufelgen, Lederlenkrad, DM 5000.— unter Neupreis abzugeben. RENAULT-Kussberger, Nbg., Tel. 09 11/3 11 01. 62 239 H

Renault Alpine 1300, 74, 20 000 km, NP 17 500.— DM, gegen Höchstgebot zu verk. Tel. sonnt. zwl. 11 u. 14 Uhr 0 44 51/55 31. 61 934

Renault Alpine 1300, 74 PS, Bj. 7.72, ca. 30 000 km, sehr gepflegt, m. Extr., v. Pr., VB 11 800.— DM, Tel. 0 40/5 20 68 35 od. 0 40/5 71 06 87. 61 939

Alpine 1600 Si, 4.74, 13 000 km, rot, Bestzust., 14 200.— DM. W. Schneider, 87 Würzburg, Theresienstr. 11, Tel. Mo.—Fr. 09 31/5 08 71, App. 86. 61 936

Alpine 1600, 145 PS, 80 Ltr.-Tank, starkes Getriebe, Zubehör, 16 800.— DM. Tel. Oberhausen 66 88 26. 61 937

R 8 Gord., 1300er Zylinderkopf od. kompl. Motor ges. T. 0 30/8 51 18 56. 61 935

Renault Alpine 1300, 26 000 km, met.-blau, Bj. Ende 73, preiswert abzug. Tel. 0 75 56/65 67. 61 941

Gordini-Motor 1300, 108 PS, 12 000 km gel.; **Alpine 1100**, 45 PS, zu verk. Tel. 05 71/3 14 60. 61 940

R 17 TS, elektr. Sonnendach, gelb, 5-Gang, 108 PS, 10.73, 30 000 km, VB 9500.— Tel. 02 21/62 67 35. 61 938

Rennwagen

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen und Ventillfedern
Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 02123/5 30 67/68

Gruppe I, Ascona 1600, Rallye-Ausst., 103 PS, zu verk. Tel. 09 51/2 70 34. 61 903

ACHTUNG! Optimaler Gruppe 1 BMW 2002 tii bar gesucht. Tel. Remscheid 0 21 23/5 38 27. 62 365 H

Achtung! NSU Abt. Gr. II, 0 km, neu über DM 20 000.— umständehalber zu verkaufen für DM 7500.—. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1083. 62 356

Celica 1600 GT, Gruppe 1 Rallye, optimales Fahrzeug, Bostert getunt, 1500 km, 3fach bereift, Preis VB. Tel. 0 52 41/2 04 59. 62 309

Auto- u. Rennwagen-transporter
von 1000—2000 kg Gesamtgewicht mit Alu-Auffachrahmen
Sonderanfertigung bis 4,8 t
Sonderaufbauten auf Ihre Fahrgestelle
Karosseriebau Faulenbach
5275 Bergneustadt 1, Tel. 0 22 61/4 19 24

Formel V 1300 Kaimann, Bj. 73, Zöllner-Spitzenmot., 97 PS, techn. u. opt. einwandfrei, rennfertig für Saison 75, div. Ersatzteile, 8900.— DM. T. 0 61 81/8 17 89 od. nach 19 Uhr: 78 68. 61 945

Optim. VW 1302 S Gr. II, m. Wagenp., 151 PS, Sperre, Racing, Koni etc., zu jedem annehmbaren Preis zu verk. Tel. 0 91 70/88 01. 62 072

Erfolgreicher Fiat 128, Ex-Franz-Auto, für Berg- und Rundstrecke optimal, um 10 000.— DM, Anhänger gratis. Fiat Auto Barbrock, Osnabrück, 05 41/6 40 41. 62 256 H

Louven-Anhänger
4178 Kevelaer II-Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

AUS KONKURSMASSE FÜR SUPER VAU: 1 Motor, neu revidiert, ca. 142 PS; 1 Motor, neu revidiert, ca. 130 PS; 1 Hewland mit 20 Übersetzungen; 1 Satz Firestone-Regen auf Felgen. Chiffre A 10/1046. 62 157

Achtung! 4 neue Dunlop-Slicks zu verkaufen, 2 x 200/575-15, 2 x 230/575-15 — 450er Mischung, evtl. mit VW-Felgen, VB 1000.— DM. T. 0 21 23/2 24 82. 61 943

sport auto
— damit die Richtung stimmt

Rennwagen-Transporter, Büssing Bus, Ex-Varta-Rennidienstwagen mit kpl. einger. Wohnraum. Sehr guter Zustand. TÜV abgenommen. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 44 42/13 43. 62 203 H

GINETTA G 4, Racing Car, 1965, wie neu, jedoch ohne Motor. Tel. 0 40/2 29 82 84 nach 20 Uhr. 62 205

NSU TTS Gr. 2, m. Wagenpaß, preisgünstig zu verk. Tel. 0 24 45/71 01. 61 942

Deutschlands schnellster und schönster Renn-Camaro zu verk., optimal f. Saison 75, Alu-Motor. Tel. 0 89/52 77 06 od. 3 78 13 77. 62 307

Super Vau 1600, mit 2. Motor, 9000.— DM, nehme PKW in Zahlung. T. 0 89/48 66 14. 61 944

2 Formel 3, 1 March 743, Bj. 74, Bestzustand, DM 20 000.—, 1 2-Ltr.-Ford, F. 3, DM 5000.—, 1 March 753 neu, DM 29 000.—, 1 Toyota-Nova, F. 3 (75), DM 14 800.—, komplette Übersetzungen, Reifen usw. Manfred Leppke, March-Racing, Tel. 02 21/12 31 22 oder 0 22 04/8 15 53. 62 204

Formel Ford, Bj. 71, evtl. mit Hänger. Tel. 0 80 24/72 05. 61 946

Komplette Ausrüstung, BMW 1600, Gruppe II, mit Ersatzmotor, Regenreifen auf BBS, Übersetzungen, Anhänger, DM 13 800.—, Herbert Hartge, Tel. 0 68 35/13 13. 62 228 H

Rolls-Royce

Silver Shadow, 74, 8000, met.-blau
S Shadow, 73, 26000 km, met.-braun
S Shad, 71, 4000, beh. Unf., preisg.
S Shadow, silber, AirC, alle Autom.
S Shad, met.-walnuß, Leder, Kopfst.
Bentley SI, 56, 86700 ATM, weiß
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/3430 34
62 242

Modell-Silvercloud, Bj. 58, 1a Zustand, geg. Geb. Tel. 0 61 94/6 51 32. 62 074

Kapitalanlage!



RR Silver Cloud III, techn. u. optisch werksneuer Zustand, von Sammler zu verkaufen. Preis und Details auf Anfrage. Tel. 9—17 Uhr, 0 23 25/5 00 79, ab 18.30 Uhr 02 01/58 55 09. 61 947

Rolls-Royce Silver Cloud III, in neuwertigem Zustand für 40 000.— DM + USt. zu verkaufen. Tel. 0 89/96 92 29. 61 948

Rolls-Royce, in Bestzustand zu verkaufen gesucht, ab Bj. 61. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1075. 62 186 H

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler • Service • Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden • Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 7 66 78

Rolls-Royce Silver Dawn, weiß, Bj. 53, TÜV 4.77, Motor neu, 1a Zust. Tel. 0 52 21/5 18 13. 62 073

Investment und Spaß
bietet Deutschlands schönster Silver Cloud III
Allerletzter klassischer Rolls. Erstzul. erst Ende 67!
Techn. u. opt. neuwert. Zust. Silber m. blau-met., Leder grau, 6.2 Ltr. V8, Autom., Servol., AirCond., Fenster el. u. getönt, Stereo u.v.m., a. W. Tel., TÜV 77, unfallfrei, Wagen kpl. m. v. Neuteilen generalüberh. u. ständig v. R-R-Spezialisten gewartet. DM 60 000.— v. Priv. Tel. 0 89 / 15 15 85. 62 075

Rover

Land- + Range-R liefert: 0621 / 40 80 85

AN- UND VERKAUF
von gebrauchten
Gelände-Allrad-Fahrzeugen
Werksvertretung und Verkauf
LAND-ROVER RANGE-ROVER
MAIER
7602 OBERKIRCH
Renchener Str. 11, Tel. 07802/2421

Zum Verkauf: Land Rover, Bj. 66, 4-Zyl., Benzinmotor, sehr g. Zustand. Zu besichtigen in 6642 Mettlach/Saar. Tel. 0 68 64/8 13 11. Preisvorstellung: 9300.— DM. 61 952

Range-Rover, Bj. 74, 12 000 km, lincolor-grün, VB 27 500.— DM. Tel. 0 61 51/6 14 64. 61 950

Land-Rover Dormobil, Bj. 73, 63 000 km, 4 Schlafplätze. Neupreis 28 000.— DM, für 12 500.— DM. Tel. 0 23 07/1 25 90. 62 347

3 Ltr. ROVER Saloon Autom., SD, Bj. 63, grün, TÜV 77, 5000.— DM, zu verk. Tel. 0 89/17 63 75—34 39 16. 62 136

Range-Rover, Bj. 72, grün, 40 000 km, optim. Zustand, orig. Rechtssteuerung, TÜV 10/76, DM 17 500.— VB. Tel. Hamburg 0 40/6 93 45 24. 62 137

Land-Rover LR 88, Benzin, mit Plane, Bj. 65, 77 PS, generalüberholt, Seilwinde, Anhängerkupplung, TÜV 9.76, VB 6000.— DM. Bernd Friedrich, 6430 Bad Hersfeld, Am Sandweg 4, Tel. 0 66 21/49 66. 62 202 H

Land-Rover Station Wagen, Bj. 74, km-Stand 29 000, neuwertig, nur DM 18 000.—. Tel. 0 65 61/34 62 od. 45 66. 61 949

Land-Rover 109 Station, Benzin, 60 000 km, Bj. 10.71, TÜV 3.77, Seilwinde u. a. Extras, VB 13 500.— DM. Tel. 0 22 21/46 44 60. 61 951

Verkaufe Land-Rover LR 88, Benzin, 77 000 km, TÜV Jan. 76, 9000.— DM. Tel. 0 74 32/65 85, nachm./abends. 62 076

Range-Rover, Land-Rover abzugeben. Tel. 09 31 / 5 13 83. H

Saab

SAAB Combi Coupé, 100 PS, Vorführwagen mit interessantem Preisnachlaß, zu verkaufen. **SAAB V 4** Einzelteile zu verkaufen. ASA-GmbH, 4 Düsseldorf, Kampstr. 22, Tel. 76 46 76. 62 210 H

Simca

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Simca 1000 bis Bj. 1971, TÜV-zugelassen. Jetzt zu herabgesetztem Preis: DM 198.—, Prospekt SI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NÜL-DEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130

Simca R 2, 73, 30 000 km, 1a gepflegt, 5000.— DM. E. Schock, 85 Nürnberg, Buchenstr. 92, ab 18 Uhr. 62 348

Rallye II, Bj. 5.73, 33 000 km, 4+4 M+S u. Zubehör, zu verk., VB 5200.— DM. T. 0 48 71/81 99, Samst. n. 17 Uhr. 61 954

Simca RI, 10.73, 14 000 km gelaufen, 1. Hand, f. 4200.— DM VB zu verk. M. Nübel, 5039 Meschenich b. Köln, Auf dem Kölnberg 5/2108. 61 955

Verk. Simca Rallye II, 24 000 km, 1. Hand, 8fach ber., Bestzustand, weit unt. NP. Tel. 0 94 71/95 23. 62 310

Sportwagen

100% Kaufe jed. Auto ab 67, auch Sport- u. Jahresw. Telefon 07 11/56 13 24. 62 392 H



Opel Commodore GS Coupé, 4.74, 3000 km, 3,4-l-Jumbo-Motor, ca. 230 PS, Rallye-Fahrwerk, 8-Zoll-Alu-Felgen, 5-Gang, Sperre, Front- und Heckspoiler, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und hinten, Servolenkung, Stereo-Radio, sowie weitere diverse Extras. Neupreis über DM 52 000.—, gegen Höchstgebot. Nähere Auskunft: Tel. 02 71/5 92-7 91, Herr Koch. 62 473

Sportfahrer-Lehrgänge

Internationale Sportfahrerlehrgänge für „Normalverbraucher“ und sportlich Ambitionierte der SCUDERIA HANSEAT auf dem Nürburgring 1975. Termine: 14.—17. Mai 1975 und 10.—13. September 1975. Prospekte und Ausschreibungen Sekretariat Süd: Elfi Tielcke, 8221 Inzell, Zwiesselstraße 5, Telefon 0 86 65 / 74 32

Steyr-Puch

700 C, Bj. 66, TÜV 2.77, Ausf. nach Wunsch wie TR mögl.; zusätzl. viele E-Teile, auch Mot., Zubeh.; bitte Liste anfordern. Ing. Bohlmann, 545 Neuwied, Weinbergstr. 52, Tel. 0 26 31/5 34 16. 61 957

650, EZ 3. 10. 74, 40 PS, 5000 km, Scheel-Schalensitz (neu). Tel. 0 81 31/7 13 80, tägl. ab 17 Uhr. 61 956

Toyota

POSTERT-TOYOTA-TEAM tunt – wartet – verkauft

Toyota 1000 Gr. 1 Racing
Celica 1600 GT Gr. 1 Racing
Celica 1600 GT Gr. 1 Rallye

43 Essen, Rellinghauser Straße 302
Telefon 0201/28 11 91 und 27 62 03

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

Toyota Celica St, 86 PS, Erst-Zul. 11.73, 21 000 km, 8fach bereift – 185 SR 13, Ronalfelgen, Radio, wegen Geldmangel zu verk. VB 8700.— DM. Tel. 0 71 41/8 19 19. 62 077

Suche 4 Stahlfelgen 5J 13 für Celica ST, H. Jaekel, 3181 Barwedel, Hauptstraße 18. 62 078

Celica 1600 GT, Gruppe 1 Rallye, opt. Fahrzeug, Bostert getunt, 1500 km, 3fach bereift, Preis VB, Tel. 0 52 41/2 04 59. 62 308

Triumph

Wegen Studium, Spitfire MK IV, Bj. 10.74, 11 000 km, unfallfrei, 1. Hand, Radio, z. verk. R. Wegmann, 6689 Berschweiler/Saar, Am Reitzenberg 6. 61 958

Suche TR 4 zum Ausschachten oder Motorhaube u. Getriebe m. Overdr., verkaufe 4 Ledge-Felgen 7" 15. Tel. 0 21 72/5 31 76. 62 314

TRIUMPH
AUTOHAUSE
KEMPEN
Köln 37 49 81 und 37 56 77
Ständig An- und Verkauf von
Triumph-Sportwagen!

Wer benötigt TR 4 A, Spitfire MK II, GT 6, Sunbeam, Austin Sprite-Teile aus 2. Hand? Tel. 0 72 61/41 52. 61 959

Triumph-Barankauf 0711/732669 62 396 H

Suche Spitf. 4, Tel. 0 73 81/33 62. 62 140

TR 6, Bj. 11.71, Radio, Garagenwagen, 6800.— DM, Tel. 05 31/32 95 00. 62 141

Unfallwagen gesucht! Tel. 0 29 43 / 25 86. 62 407 H

TR 6, US-Ausf., Overdrive, ca. 34 000 km, VB 7500.— DM, Tel. 0 22 21/35 19 76. 62 142

Aus TR 6, alle Teile, Hardtop, Anfr. unt. Chiffre A 10/1071. 62 182

Hardtop f. Spitfire zu verk. 250.— DM, Tel. 08 21/40 67 34. 62 311

Suche TR 4 Motor, Tel. 04 61/2 39 11. 62 313

EG-Importe – Ihr Preisvorteil!

Austin, MG, Triumph, Jaguar, Peugeot z. B. TR 6 Pl fabrikneu NUR DM 13 500.— EG-Importe A. Semrau, 4150 Krefeld 1, 0 21 51 / 2 45 09 Q

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 62 419 H

Minipreise für gebrauchte Teile, Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 62 431 H

Gebrauchteile Tel. 0 29 43 / 25 86. 62 408 H

TR 4 A IRS, 66, techn. u. opt. her. vorrr., TÜV 10.76, Radio, n. Bereif., VB 3300.— DM, Tel. 0 62 51/25 32. 62 349

TR 6, Mod. 73, 56 000 km, TÜV 3.77, rot, wie neu, 7500.— DM, Tel. 02 21 / 52 08 87. 62 488

Triumph 2500 MK 2, Bj. 72, 45 000 km, 6900.— DM, Tel. 0 68 35/13 13. 62 229 H

TR 6, Bj. 72, 100 PS, VB 5900.— DM, Tel. 0 62 23/53 40. 62 511

3 Top-Tests getunter Boliden in

**sport
auto**

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09

BMW 503 Cabrio zu verk. T. 0 65 81/27 40. 62 222

ADLER Trumpf-Junior, Bj. 39, 2-Sitzer, 995 ccm, mit Schwiagemutterklappe, Pkw-Transportanhänger, 770 kg Nutzlast zugelassen, verk. geg. Höchstgeb. Rohn, 7 Stgt., 1, Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09. 62 208

11 CV, Typ B, Bj. 53, DM 5300.—, Tel. samst. u. sonnt. 07 11/74 21 71. 62 319

11 CV v. Bj. 45-58 rest. zw. 3500.— bis 7000.— DM VB, m. Ersatzteilen; **15 CV**, Bj. 50, 12 000.— VB, T. 0 44 21/3 85 02. 62 296

OLDTIMER, Goliath 3-Rad, fahrbereit, Preis Verhandlungssache. Tel. 0 58 23/6 40. 61 976

Opel Kapitän, 1948, TÜV 7.76, Verhandlungsbasis, 6000.— bis 8000.— DM, Tel. 0 54 43/7 28. 61 980

ALVIS, FIREBIRD, 1936, Roadster, 4türig, guter orig. Zust., fahrber., DM 12 500.—, Geisel, Leverkusen, Kalkstr. 115, Tel. 0 21 72/4 66 34. 61 962

BMW, Type 501 A, Bj. 1955, Zustand: gut (Bremsen u. Motor überholt), **Citroen Rosali**, Bj. 1933, Zustand: Karosserie u. Fahrgestell gut, Motor überholt, Innenaustr. original, **Citroen C 3**, Bj. 1922, Zustand: sehr gut (Reifen neu, Wagen total überholt, alles original), **Citroen AC 4 (Cabrio)**, Bj. 1929, Zustand: gut (Dach neu), **Citroen Trefle** (Zweisitzer, Cabrio), Bj. unbekannt (1932 od. 1933), Zustand: gut (Dach neu), **Ford AF**, Bj. 1935, Totalrestauration erforderlich. Schriftliche Angebote an: Konstruktionsbüro Karl-Heinz Pfeifer, 5904 Eisfeld-Dreisbach, Walderuh 25. 61 971

BMW V8 501, 6 Zyl., Bj. 54, Topzust., TÜV 12.76. Mo.—Fr. Tel. 0 51 08 / 43 14. 62 320

Riley Saloon, Bj. 51, TÜV 5.76, echte Rarität, DM 8500.—, Tel. 04 21/55 03 43. 62 196 H

MG TA, 1937 6000.— DM

Morgan, 1938 8500.— DM

BMW 315, 1935 3000.— DM

Chevrolet, 1929 4500.— DM

Tel. 10—17 Uhr 0 54 24/6 59, nach 20 Uhr 0 54 03/25 23. 61 979

170 Db, Bj. 52, TÜV neu, Motor gen.-überh., opt. gut. G. Reiniger, 725 Leonberg, Sindelfinger Weg 11, Tel. 0 73 51/25 73. 61 968

Suche aus der Zeit um 1950: Verkehrszeichen, Heuerampel, Zapfsäule, Parkuhr, Schupouniform. Tel. 0 74 31/5 20 17. 61 972

Verk. gegen Gebot, VW-Schwimmwagen, Bj. 1943, in erstklassigem schwimm- und fahrbereiten Originalzustand. — Liebhaberstück. Chiffre A 10/1093. 62 528

Bentley, 51, einwandfrei, Amilcar 34, Mathis 29, 5 Citroen Iler, Boom, Graafsebaan 12, Rosmalen, Holland. Tel. 0 41 92/25 55. 62 534

VW-Kübel, Bj. 43, völlig renov., techn. 1a, TÜV 8.76, 4000.—, 0 40/2 20 88 94. 62 350

Oldtimer-LKW

fahrbereit, zu kaufen gesucht.
Chiffre A 10/1087. 62 360

Mercedes 220, 1953, Bestzustand, Motor 220 S, 106 PS, (Original AT), 5500.— DM, Tel. Köln 23 77 67, Privat Bonn 25 24 98. 62 081

Ford A, Bj. 1929, **technisch u. optisch** erstkl. Zustand, TÜV-frei, Verhandlungsbasis DM 11 900.—, Das Haus des guten Gebrauchtwagen Hülper & Co., 46 Dortmund, Lindenhorster Str. 43, Tel. 81 88 51. 62 257 H

BMW Typ 501/6, Pkw, gepfl., Bj. 1955, Garagenw., gegen Höchstgebot zu verkaufen. Zuschr. u. Chiffre A 10/141. 62 152

Ford A Coupé, Bj. 31, original, Bestzust., Spitze 100 km/h, neu bereift und 5 Reifen 550-19 gebraucht, extra, geg. Höchstgeb. an Liebhaber. Tel. 0 43 47 / 13 77. 61 982



Singer Le Mans, Bj. ca. 1930/32, sehr schöner Originalzustand, TÜV-abgenommen, 100% fahrbereit, 4sitzig, DM 12 000.—, Tel. 0 61 72 / 3 38 26. 61 977

Playboy- oder Liebhaber-Auto, gute Kapitalanlage: **Daimler-Benz 170 SB**, Bj. 1951, Cabrio, zum Preis von nur DM 16 000.— VB zu verkaufen, Bestzustand, ohne Beanstandung, TÜV bis Ende 1976. Tel. 0 24 43 / 23 43. 61 978

BMW 600, TÜV 77, Ersatzst., gut. Zust., VB 1200.—, Tel. 0 21 02/2 21 19. 61 975

11 CV BL Gangster-Limousine, Bj. 1954, guter Originalzustand, VB DM 5400.—, Tel. 05 11 / 42 12 56. 61 981

Mercedes-Combi bis Baujahr 1954 oder 220er bis 1954 gesucht. Tel. Düsseldorf 40 72 84. 61 983

1936 Wanderer, 1925 Chevrolet u. andere. Tel. 07 31 / 6 27 90. 61 984

170 S, Bj. 52, techn. u. opt. 100%, VB DM 9000.—, Tel. 0 89 / 8 11 54 18. 61 985

BMW Isotta 250, TÜV neu, tadellos Zustand. Angebote an Gg. Leitner, 8202 Bad Aibling, Dahlienweg 19. 62 079



11 CV Traction, Bj. 58, vollständig restauriert, Standort Paris, Preis 8000.— DM. Näheres Tel. 07 21 / 59 15 68. 62 080

11 CV, 15 CV, Ersatzteile neu und gebr. Tel. 06 81 / 4 93 50. 62 144

220 B Cabrio, 4-Sitzer, Bj. 51, 85 PS, TÜV 6.76, gegen Höchstgebot, jedoch nicht u. 9600.— DM, Tel. 0 21 01 / 5 89 26. 62 145

Suche 170 od. 220 (auch Cabrio), einen Merc. m. Ersatzrädern im Kotflügel, Cabriodach, 2 Sturmstangen, Kotflügel für 170/220. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1042. 62 153

Sport-Prinz u. NSU Weinsberg, f. Sammlung gesucht. Tel. 07431/520 17. 61 973

Oldtimer zu verkaufen: Mercedes 170 V, Bj. 1953, Liebhaberfahrzeug, Bestzustand, alles Originalteile, VB DM 12 000.—, M. Blum, 5372 Schleiden/Gemünd, Schleidener Str. 29b. 62 318

Hansa 1100 Coupé, Bj. 60, neuwertig. Zust., wenig km, nur im Sommer gefahren, günstig zu verk. Tel. 0 90 76 / 3 77. 61 849

Opel Olympia, Bj. 49, 1,5 L, wie neu, kein Rost, TÜV 7.76, DM 4500.—, Tel. 0 65 62 / 4 19. 61 961

VW, geteilte Heckscheibe, 1952, TÜV-frei, 24 PS; **Morris 8**, 1935, 14 PS, guter Zustand, billig aus Platzmangel abzugeben Tel. 0 28 58 / 62 31. 61 963

Suche Teile für Aero 30. Tel. 0 89 / 46 77 47 (abends). 61 964

Renault 4 CV, Bj. 60, TÜV 3.77, gelb/schwarz, 1a-Zustand, VB 3800.— DM, Tel. 0 23 65 / 1 54 54. 61 965

Gangsterlimousine 11 B, Bj. 54, Mot. gen.-überh., Lack neu, dkl.-blau, TÜV neu, DM 6100.—, Tel. 0 72 21 / 7 14 36. 61 966

Wanderer W 11, Bj. 30, Lim., 6 Zyl., innen u. außen neu, zu verkaufen. Tel. 09 11 / 61 28 94. 61 967

Rarität DB 300 d (Typ Adenauer) mit 220 sb-Motor, techn. o. k., unrestauriert, fahrbereit, VB 2500.— DM, Tel. 02 61 / 6 38 97 / 2 48 89. 61 969

170 DS, Bj. 1952, TÜV 3.77, vollständig restauriert, neuwertiger Zustand, DM 8000.— VB, Tel. 0 22 03 / 6 36 39. 61 970



Letztes Exemplar Princess Vanden Plas, Sonderausführung für engl. Königshaus, techn. u. opt. exzellent, d.-grün, rehrbraun Velours, d.-braun Leder, evtl. Inzahlungnahme Ferrari, Lamborghini. Tel. Mo.—Fr. 02 11 / 34 34 34, abends 57 57 07. 61 974

Bonny & Clyde-Car, Pontiac 1935, orig. 88 000 km, 1. Hand, 8-Zyl. Reihenmotor, 115 SAE-PS, zugelassen, einmalig in Deutschland, z. verk. o. Tausch. Chiffre A 10/1084. 62 357

Volvo

Volvo-Motor 68, 100, 124 PS u. ET verk. Tel. 02 51 / 2 43 03. 62 322

P 1800 S, Bj. 69, TÜV 4.77, 65 000 km, gepfl., DM 8500.—, Tel. 0 63 32/4 35 28 ab 19 Uhr 0 63 32/4 46 45. 62 146

Volvo 122 S, Bj. Sept. 70, TÜV 2.77, Bestzust., 106 000 km, VB 6600.— DM, Tel. 0 61 21 / 56 58 24. 62 323

Volvo

Suche ES, Zahle bar. Tel. 0 22 21 / 37 37 27 oder 35 36 57. 62 146

Volvo 122 S, Bj. 1970, sehr gepflegt, aus 1. Hand, TÜV 4.76, Preis 5000.— DM, verkauft im Auftrag: Autohaus Gebr. Klink, Fiat-Händler, 7133 Maulbronn, Tel. 0 70 43 / 23 57. 62 199 H

Sämtl. Teile von PV 544 zu verk. Anfragen u. Chiffre A 10/1043. 62 154

122 S, unfallfrei, Rechtslenker, DM 7700.—, Tel. 0 89 / 95 58 85. 62 321

164 E, 1973, 38 000 km, Autom., Anh.-Kuppl., DM 12 000.—, Tel. 07 61 / 7 17 38. 61 991

Buckel, ATM, TÜV 11.76, br. Felg., Radio neuwertig, VB DM 3400.—, Tel. 0 80 31 / 3 12 01. 61 992

PV 544 Sp., Bj. 65, TÜV 4.77 an Liebhaber z. verk., absoluter Bestzust., VB 3900.— DM, Tel. 06 21 / 77 48 69 n. 19 Uhr. 61 995

Suche optim. 123 GT od. stärkeren 122 S ab Bj. 69, nur Bestzust. Tel. 0 30 / 3 04 24 68. 61 996

Volvo 164, wie neu, Bj. 73, 35 000 km, TÜV 2.77, div. Extras, VB 4200.— DM, H. Kopp, 5041 Erftstadt, Matthias-Curth 43. 61 997

1800 ES Combi, 72, 43 000 km, met.-blau, 14 000.— DM, Tel. 02 21 / 89 70 10. 61 998

Volvo 164 E, 7.72, 37 000 km, SSD, Leders., techn. u. opt. einwandfrei, dkl.-grün, 2. Hd., DM 9000.— VB. F.-F. Nentwig, 3003 Ronnenberg 2, Bergstr. 25, Tel. 0 51 08 / 33 45. 62 082

1800 ES, 1973, gegen bar gesucht, Tel. 0 25 31 / 5 26 32 o. 5 21 11. 62 083

544 u. 122 S je 3000.— DM, M. Illner, 85 Nbg., Wiesenstr. 132. 62 147

Volvo-Barankauf 07 11/73 26 69 62 397 H

WW

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für VW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörlieferanten. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. So fort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

300.— DM zu verschenken an den, der meinen VW-Käfer mit 9"-Felg., u. 245/60-14-Reifen durch den TÜV bringt Th. Sieck, 309 Verden, Tannenweg 9. 61 999

Passat Variant L zu verkaufen, Tel. 0 53 41 / 9 17 79. 62 002

Suche 1302 LS Cabrio, VB 5000.— DM, Tel. 0 72 64 / 52 33 ab 18 Uhr. 62 003

TUNING Vergaseranlagen — Ölkühlungen Spezialmotoren — Tuningteile für VW E. Stolp, 2 HH 55, Blank-Böhlpl. 3.T. 040/867350

VW 1300 L, Bj. 70, TÜV 6.76, 95 000 km, TDE-Zweivergaser, Bilstein, 5 1/2 mit 175/15 Uniroyal, Lederl., alles TÜV, H4-Hauptl., Gurte, Feuerl., Drehzahlm., Öltherm., Hegglin-Ik., Radio, Scheelsitz, HH, Erlauket., elektr. Scheibenw., 4 Textilt., auf Felgen, alles in erstklassigem Zustand, für DM 3000.— verbindl. Claus Fuhrmann, 8 München 83, Madelsederstr. 3. 62 004

Scirocco TS, 70 PS, palma-metallisch, m. Stahlgürtelr. 175/70 SR 13, Bj. 6.74, unfallfrei, 1a-Zustand, ca. 16 000 km, VB DM 10 000.— von WA zum 30. 5. 75 zu verk. B. Braun, 3052 Bad Nenndorf, Ortst. Riepen Nr. 118. 62 151

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert Ing. Bernd Rischert, 562 Velbert, Lieversfeld 16, 91seitig, Katalog bitten wir geg. DM 6.— in Briefm. anzuford. Tel. 0 21 24/5 51 76

Getriebe u. Hinterachse mit Vorgelege vom VW-Transporter, Bj. 1950/51/52 gesucht, Zuschr. unt. Chiffre A 10/1044. 62 155

Scirocco TS, einj., von WA günst. abzug. Tel. 0 53 61 / 6 66 77. 62 504

Verkaufe Porsche-Mot. 90 PS, 12 V, 30 000 km, kaufe komplette VW-Tuning-Baus. 90 PS (Käfer) gebr. Tel. 09 51 / 2 75 48. 62 150

Scirocco TS, 85 PS, 5.74, 15 000 km, 25% unter Neupreis. Tel. 0 63 61 / 7 43 03. 62 001



Käfer, üb. 100 PS, Mot. 5000 km, alle nützl. Extras, alles TÜV-abgenommen, Preis: VS. L. Stadler, 33 Braunschweig, Göttinger Str. 27. 62 324

Verk. Doppelverg.-Anlage Solex 40 Pll. G. Boschuk, 42 Oberhausen 14, Antwerper Str. 35. 62 512

VW Puma Do'Brasil, Bj. 5.73, TÜV 5.77, 18 000 km, Cabrio und Hardtop, DM 11 400.—, Autohaus Kussberger, Nbg., Tel. 09 11 / 31 10-1. 62 238 H

100% Kaufe jeden VW bar ab Bj. 68, Tel. 07 11/56 13 24. 62 393 H

VW 1303 S, S-Sitze, 175 R, v. Extr., vk. WOB Tel. 0 53 61 / 4 97 54. 62 149

Tausch

Alfa Romeo Giulietta Super 1.6 Ltr. — Bj. 4.72, 43 000 km — blau — gegen Citroen GS Club gleichen Baujahr zu tauschen gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 10/1045. 62 156

TR 3 A Getr. Overdr. u. Mot. 0 km, 6900.—; Merc. 220 S, Bj. 58, org. 90 000 km, 3600.—; Siata 850, Bj. 12/69, 37 u. 52 PS, Hardt. 3900.—; tausche g. Mercedes, Alfa oder gr. Cabrio. 0 91 31 / 2 54 52 o. 0 91 99/3 77. 62 139

Tausche Peugeot 404 Coupé, Bj. 71/72, ATM 25 000 km, 104 PS, el. Fensterh., blau-met. Lack, Stereo, Radio u. Cassettentr., neu ber., TÜV frei, s. gepfl., 2. Hand, gegen Porsche 911 T Targa, Renault Alpine 1600 i od. VW-Porsche, zu verk. pw. 10 000.— DM, T. 0 22 03 / 6 49 81 (Di.—Fr. 8 bis 18 Uhr, Sa. bis 16 Uhr). 61 911

Tausche Merc. 250 S, Bj. 67, gegen 230 SL, zahle 2000.— DM Wertaugl. Tel. 0 75 75/4 61. 62 041

Verschiedene

Mercedes, BMW u. Porsche kauft zu Höchstpreisen **AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034** 62 248

Peugeot, Triumph, Austin EG-Importe Ihr Preisvorteil! EG-Importe A. Semrau 4150 Krefeld 1, 0 21 51 / 2 45 09 Q

300 SL, Bj. 60, Jaguar E Bj. 65, verk. privat. Tel. 07 11/29 68 83 od. 0 72 47 / 48 01. 62 316

Umsatzeinhalber Mustang Mach 1 Grande, Modell 73, Erstzulass. Mai 74, neuwertig, 14 000.— DM, Merc. 350 SLC, Bj. 72, alle Extras, 24 000.— DM, Merc. 220 SE Cabrio, Bj. 62, bildschön, 7500.— DM, Alle VB. Tel. 0 98 43/6 84. 62 518

Auto-Zeitschr. zu verk.: AMS 1965—70 (kpl. á 15.—), Car and Driver (USA) 4/66—4/67 (20.—), Road & Track (USA) 4/67—3/68 (20.—), 3 Auto-Kataloge (1964—68) u. riesige Auto-Prospektsammlung 1961—71, Preise o. Vers.-Kosten. Tel. 02 71/33 99 15. 61 986

912-Motor, Recaro-Idealsitze (S, LS) m. Kopfst. u. vorderen 100% verst. Stuhl gesucht, J. Armonies, 294 Wilhelmsh., Flutstr. 110. 62 143

Suche 4 Racing-Reifen 145/530/13, Audi 80 GT, verk. Gr. 1 Nockenw. Escort 16 u. Audi 80-Motor 55 PS, 900 km, n. 18 Uhr o. 56 22/15 10. 62 315

Verschiedenes

Verk. Auto-Jahr 1,3—22 (engl.). J. Tirs, 516 Düren, v.-d.-Giese-Str. 1. 62 005

TÜV-GEPRÜFT

nach den neuen Bestimmungen



RAID Lederlenkrad komplett mit Nabe und Profilschutz DM 135.— inkl. MwSt.

Bei Bestellung genauen Fahrzeugtyp angeben.

DEWE KFZ-TEILE GMBH 46 Dortmund, Evinger Str. 232, Tel. 02 31 / 8513 02

Versand per NN

REIFEN

alle Fabrikate zu billigsten Preisen, 70er Serie, 1a mit Garantie, rufen Sie uns an, wir senden sofort frei. **Uwe Schein, Königstein/Taunus**, Tel. 0 61 74 / 33 77. 62 449 H

Enorm preisgünstig: Marken-Autoreifen, Zubehör und Verschleißteile Katalog gegen DM 3,50 vorab. **AUTOTEILE-SCHRECKLINGER** 7531 Esringen-Postfach

Selbstwahl-Autoteile, AT 180 S preisgünstig abzug. Kauf o. Eintritt in Leasing-Vertrag v. 1.5.73 mögl. Ang. erb. unt. 9071/75 an Annoncen Falter, 51 Aachen, Talbotstr. 25. 61 998

Suche Tuningteile wie Köpfe, WEBER-Verg., Nockenw. etc. für BMW 4- + 6-Zyl. u. Ascona: in gutem Zustand. Angeb. unt. Chiffre A 10/1086. 62 359

SEL Auto-Telefon, Type: HA 16-1, preisgünstig abzugeben. MBS-Friedhelm Schäfer, 4834 Harsewinkel, Hch.-Hertz-Str. 1, Tel. 05247 / 25 18. 62 317

H-4 AUTOLIGHT, besser sehen — schneller reagieren — sicherer fahren; 12V Pkw DM 54.29 incl. MwSt., 24V Lkw DM 69.93 incl. Nachn. Montage kinderleicht: Auswechseln der normalen Biluxbirne durch Einsetzen v. H-4 Birnen m. unserem bewährten Spezial-Einsatzring. Näheres: ROLA 7531 Neuhausen, Lärchenweg 5, Tel. 0 72 34/3 31. 62 188 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD 0 61 98 / 75 98. 62 424 H

4 superbreite Reifen auf Leichtmetall-Felgen - 25% billiger

durch Großeinkauf. 4 Kleber GTS-Reifen auf 4 ATS-Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preise inkl. MwSt., per Fracht, Nachnahme. Beispielpreise: 185/70 HR 13 auf 5,5 x 13 849,— 185/70 HR 13 auf 6 x 13 885,— 195/70 HR 13 auf 7 x 13 998,— 185/70 HR 14 auf 6 x 14 985,— 195/70 HR 14 auf 7 x 14 1133,— 205/70 HR 14 auf 6,5 x 14 1136,— 185/70 HR 15 auf 5,5 x 15 977,— Schreiben Sie oder rufen Sie an, wir informieren Sie über die max. zuläss. Breite für Ihr Fahrzeug.

AZS Autozubehör Schneider KG 6 Frankfurt, Dieburger Str. 16 Tel. 06 11 / 41 90 41

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Lendstut

Gelegenheit Int. Presseagentur sucht freie Mitarbeiter ohne Verpfl. Unser

PRESSE-AUSWEIS hilft Ihnen, daß Sie überall dabei sein können. Unterl. v. INTEREP P. O. Box 21, CH-9280 Kreuzlingen 3

Suche Opel Rekord-Motor 1800, 90 PS, bis ca. 70 000 km, Bj. 70/71. R. Hofreiter, 824 Berchtesgaden Maria Gern, Almbachweg 3. 61 990

Wer ermögl. 20jährigem Schüler Kredit oder finanziert Kauf eines Mini Cooper 1300 ccm für Bergrennen? Angeb. an Chiffre A 10/1091. 61 987

Suche gebr. Abschleppanhänger mit Tandemachse, Seilwinde u. Auflaufbremse. Angeb. unt. Tel. 0 26 83/44 48, 44 40. 62 201 H

5 Ronal-Felgen 5 1/2 x 14, m. Uniroyal 185 f, Ro 80 od. VW K 70, preiswert zu verkaufen. T. 0 25 72/22 62 8-16 Uhr. 62 497

Stellengesuch

Wer bietet jung. Kfz-Mechaniker Gegenh. z. Weiterbeschäftigung bzw. auch als Motorradmechaniker (Raum Stuttgart), D. Anhorn, 7336 Uhg.-Diegelsberg, Schrofenweg 2. 62 138

Wenn Sie zu den schnellen VW-Fahrern gehören, so empfehlen wir Ihnen den Spezialband „VW 1200/1300/1302 S/1303/1303 S“, Sonderband der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“, mit 228 Seiten, 147 Fotos und Schemazeichnungen, glanzkaschiert, DM 18.—. Damit können Sie ihrem VW zu eigener „Persönlichkeit“ verhelfen. Sie können ihn leistungsmäßig von anderen abheben. Wie Sie das am besten machen, verraten Ihnen Dipl.-Ing. Gert Hack und Dipl.-Ing. Dieter Korp. Sie zeigen Ihnen vielfältige Tricks und Kniffe, mit denen Sie mehr PS freimachen können. Das schafft Überlegenheit, das bereichert Ihr VW-Wissen! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Angst vorm TÜV? Das braucht nicht sein, sagt Hans M. Neher, und erläutert die wichtigsten Vorschriften, gibt Ratschläge fürs Selberprüfen und Hinweise für die Abnahme von Änderungen. Mit dem Buch „Keine Angst vorm TÜV“ können Sie nun getrost der nächsten Hauptuntersuchung entgegengehen. 172 Seiten, 132 Abb., Leinen, DM 19,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Séguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erleben, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV — Erlebte Auto-Abenteuer“. Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens“ zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie“ ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden Sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens“ ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18.—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

2 Recaro-„Ideal-Sitze“, VB 480.— DM.
Tel. 07 11/47 53 65. 61 853

KLEBER-REIFEN

185/70 HR 13 89,80 195/70 HR 14 130,50
195/70 HR 13 113,70 205/70 HR 14 145,10
185/70 HR 14 109,60 185/70 HR 15 119,—
einschl. 11% MwSt. — Versand per Nachn.
Reifen-Höfken, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62 oder 75 42

Suche alle Pkw-, Lkw- u. Omnibus-
Prospekte ab 1945. Tel. 06 11/34 16 37.
61 989

Flieger-Uhren

Faszinierende Modelle erstaunlich günstig.
24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an
Avarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prü-
fung. Für jedermann leicht ver-
ständlich. Preis d. ges. Lehrgangs
DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos.
TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Anzeigenschluß für Heft 12/1975
ist am 13. 5. 1975

Motorradführerscheinkurs!
3tägige Wochenendlehrgänge auf
modernen Yamaha-Maschinen von
125–750 ccm. Unverb. Prospekt
Fahrschule Frank, 6832 Hocken-
heim, Postfach, Tel. 0 62 05 / 51 83

Ein Traum – Job!
Nein – ein Beruf, der Freude macht und Erfolg bringt

FAHRLERHER (IN)

Ein zukunftsreicher Beruf, sichere
Existenz, hohes Gehalt, begrenzte
Arbeitszeit. Aufklärungsschrift Z 172
kostenlos und unverbindlich.

FAHRLERHER - FACHSCHULE

seela

3300 Braunschweig - Tel. 05 31/37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
mit Internat für das Bundesgebiet.

Freizeit: Camping · Wohnwagen · Wassersport



**...die richtigen
für Urlaub
und Freizeit**

herrlich für Motor, Wasserski,
Segeln. Günstige Lieferpreise
auch einschl. Motoren, direkt
ab Werk. Ausführlichen
Prospekt B11 anfordern.

Gugel-Werke

78 Freiburg, Postfach 680

gugel-Sportschlauchboote

**„Österreich
individuell“**

**Straßenkarte für Ihren
Österreich-Urlaub**

6 Frankfurt/Main, Roßmarkt 12, Tel. (0611) 28 52 16
2 Hamburg 13, Tesdorpfstr. 19, Tel. (040) 41 02 013

**Unterricht und
Ausbildung**

Berufsausbildung zum Fahrlehrer

Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich ge-
regelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbstständigkeit. Tages-, Wochenend-
und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:

Amtlich anerkannte **FAHRLERHER-FACHSCHULE DÜSSELDORF**,
Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 867

FAHRLERHER, VERKEHRSLEHRER (DVPI) BERUFSKRAFTFAHRER

Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!

DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT

Gemeinnütziger Verein – Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
708 Schorndorf, Göppinger Str. 5–7, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33



Führerschein-Schnellkurse Klasse 2
Berufskraftfahrer-Lehrgänge
u. amtlich anerkannte **Fahrlehrer-Ausbildung**

BKF-Fahrlehrer-Fachschule Wangen i. Allgäu
Rolf Robitschek, 7988 Wangen, T. 0 75 22/66 61



Lindau für Hobby-Sportler

Hobby-Reiter, Hobby-Segler, Golfer,
Tennispieler, Paddler, Wandersleute,
Bergfreunde, Schwimmer und passio-
nierte Nichtschwimmer – willkommen in
Lindau! Ein Urlaubsparadies erwartet
Sie: 5 Strandbäder, geheiztes Freibad,
Hallenbad, Sportplätze, große Parkan-
lagen in Schachen, Kurkonzerte, Spiel-
bank, Altstadtromantik, moderne Hotels.

1 Woche Übernachtung und Frühstück

Gute Privatzimmer ab DM 57,—
Gasthöfe + Fremdenheime ab DM 84,—
Hotels ab DM 126,—

Lindau die Ferieninsel im Bodensee

Ausführliche Prospekte kostenlos vom
Verkehrsverein, 899 Lindau (Bodensee),
Postfach 1325

Wer leiht mir f. Aug.–Sept. 1975
einen VW-Camper od. ähnliches
Fahrzeug. Als Gegenleistung biete
ich kostenlose Ferienunterkunft in
Swakopmund, Südwest-Afrika. Chiffre
A 10/1092. 62 526

Segeln auf den friesischen Seen
Romantische Klipperfahrten
für Gruppen und Einzelpersonen.
Luxus-Dieselmotorkreuzer
Vermietung.
Skipper Club Charter
Fordern Sie unseren Prospekt an:
ILST/HOLLAND, Postfach 5, Tel.
0031-5 10 02 71 50 od. 0031-5 15 55 99

MODERNE FERIEFAHRSCHULE
M. GASTHAUS U. HALLENBAD
Autotrainer u. Übungsplatz ermögl. auch
schweren Fällen, sicher im Urlaub den
FÜHRERSCHEIN schnell
Dipl.-Ing. GÖTTIG 71 Heilbronn F. 86891 leicht

VW-CAMPING-EINRICHTUNGEN,
Bausätze, Baupläne 90 S, 34 Fotos,
DM 37,50; Hubdach, Vorzelt, SYRO,
6101 Nd.-Ramstadt 6, Wasserweg 7 M,
Tel. 0 61 51 / 14 77 94 · 85 Nürnberg,
Rubenstraße 7, Tel. 09 11 / 63 93 04

Camping-Bus-Verleih-Obermenzing

VW-Bus

für 4–5 Personen
mit Vorzelt, Radio, Kühl-
schrank, Herd
8 München 60,
Höhenkircherstr. 24,
Tel. 0 89/8 11 21 76

VW Westfalia-Camper, 68 PS, ab BJ.
74 gesucht. Tel. 0 21 23/2 19 16 61 810

Mercedes-Wohnmobil 406 D, Bj. 1970,
Motor u. Getriebe 8000 km, Aufstell-
dach, Dachgepäckträger, Kühlschrank,
4 Schlafplätze, 200 Ltr. Wassertank, f.
nur 15 000.— DM zu verk. Tel. 02 51/
6 40 61. 62 021

TRANS-SAHARA! Möchten Sie an
einer Expeditionsreise teilnehmen,
dann schreiben Sie mir bitte. Gerd
Schröder, 5 Köln 30, Tondernstr. 12.
62 022

Wir organisieren Safaris in Lappland
(Finnland). Herr Rekiaro, CH-9437
Marbach. 62 532

mit 126 PS DE 10 m lang,
mit großem Schlafraum, Toi-
lettenraum, Küche und Sitz-
ecke, eigene Bordelektrik, in
sehr gutem Zustand

Tel. (0 21 21) 78 30 12

62 471

Einmalig! Campingbus D.-Benz Typ 0 3500

Garagen

**Stahl-
garagen**
formschön u. stabil
Schwingtüre
vollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
6901 Niederliefen Kra. Siegen · Postf. 2

Selbst- oder Fertigbau · Einzel und Reihen



STAHLBETON GARAGEN
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau EB GmbH,
Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51/4 33 70



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 634

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtüre Hallen



Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. · Tel. (02 71) 7 31 41

Garagen

ab 595,-*

*Mit Drehtüren

Frei Haus
direkt vom
Hersteller

52 Typen.

Baschichtung auch

sonntags, 13–15 Uhr

Prospekt anfordern.



Oyermann

7519 Eppingen (Heil-

bronn), Untlandstr. 6

Tel. 0 72 62/84 15

Gutschein

Bitte senden Sie uns noch heute unverbind-
lich Ihr Informationsmaterial

Name _____

Ort _____

Straße _____



Dampf im Nacken: Test Porsche turbo

Deutschlands schnellstes Auto kostet 66 000 Mark und stammt aus Deutschlands kleinster Automobilfabrik, der Firma Porsche in Zuffenhausen. Mit einer Motorleistung von 260 PS hält der nobel ausgestattete turbo deutlichen Abstand zum bisherigen Flaggschiff Carrera, das es auf 210 Pferde bringt und besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich weniger lebhaft ist. Doch auch teure Exoten müssen den turbo leistungsmäßig fürchten – das beweisen Meßwerte, die auto motor und sport im Hockenheim-Motodrom ermittelte.

Für Frischluft-Freunde: Einser im Urlaub

Der Führerschein Klasse eins, laut Behördenjargon zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigend, ist dank des reichhaltigen Zweirad-Angebots reizvoller geworden. Auf einer Motorrad-Ranch im württembergischen Schorndorf können Sattel-Aspiranten Angenehmes mit Nützlichem verbinden: Hier läßt sich der Einser im Verlauf von fünf Tagen machen.



Chancen für Diesel?

Eugen Diesels Verbrennungsmaschine, die im Gegensatz zum Otto-Motor ohne Fremdzündung auskommt und mit höchster Verdichtung arbeitet, hat ihre größte Bedeutung abseits der Pkw-Produktion. Aber auch im Personenwagen



Diesel-Büste

Für Sparer: Toyota 1000 aus Japan

Der kleinste Toyota ist auch der billigste: Mit einem Preis von knapp 7 500 Mark zählt das japanische Import-Auto – in Toyota-Anzeigen als „Kompaktkerl“ apostrophiert – zu den günstigen Offerten im Lande. Ein Testbericht klärt die Frage, ob der bereits serienmäßig mit Radio ausgerüstete Tausender im Vergleich zur Konkurrenz bestehen kann.



kann der Selbstzünder mit Vorzügen aufwarten: Geringer spezifischer Verbrauch und Robustheit gelten als typische Diesel-Merkmale. Ein Artikel untersucht die Chancen, die sich dem Diesel auftun.



Stück für Stuck

Hans Stuck Senior, 75, Weltrekordler, Automobil-Bergmeister („Bergkönig“) und Ehrenbürger von Wien, Tunis und Buenos Aires, ist eine Reportage gewidmet, die den Vater eines berühmten Sohns zuhause zeigt. Stuck erinnert sich, und Stuck nimmt Stellung zum aktuellen Rennsport, der ihm schon des Juniors wegen am Herzen liegt.



240 in der Stadt

Ein Grand-Prix-Rennen in der Stadt — das gibt es nur in Monte Carlo. Die knapp dreieinhalb Kilometer lange Rundstrecke hat es in sich: Kein anderer Grand-Prix-Kurs bietet so wenig passive Sicherheit, kein anderer findet in so mondäner Umgebung statt. Heinz Prüller berichtet über das Ereignis, bei dem die Formel-1-Boliden weit über 200 km/h erreichen.



Brennende Probleme

Wenn Autos Feuer fangen, tut rasche Hilfe not. In der Praxis allerdings kann sie selten wirksam gewährt werden: Feuerlöscher im Auto zählen nicht gerade zum populären Zubehör, und wenn es sie doch gibt, ist ihre Wirkung meistens unzureichend. Was ist also zu tun, wenn's brennt? auto motor und sport untersuchte diese Frage zusammen mit Brandexperten.

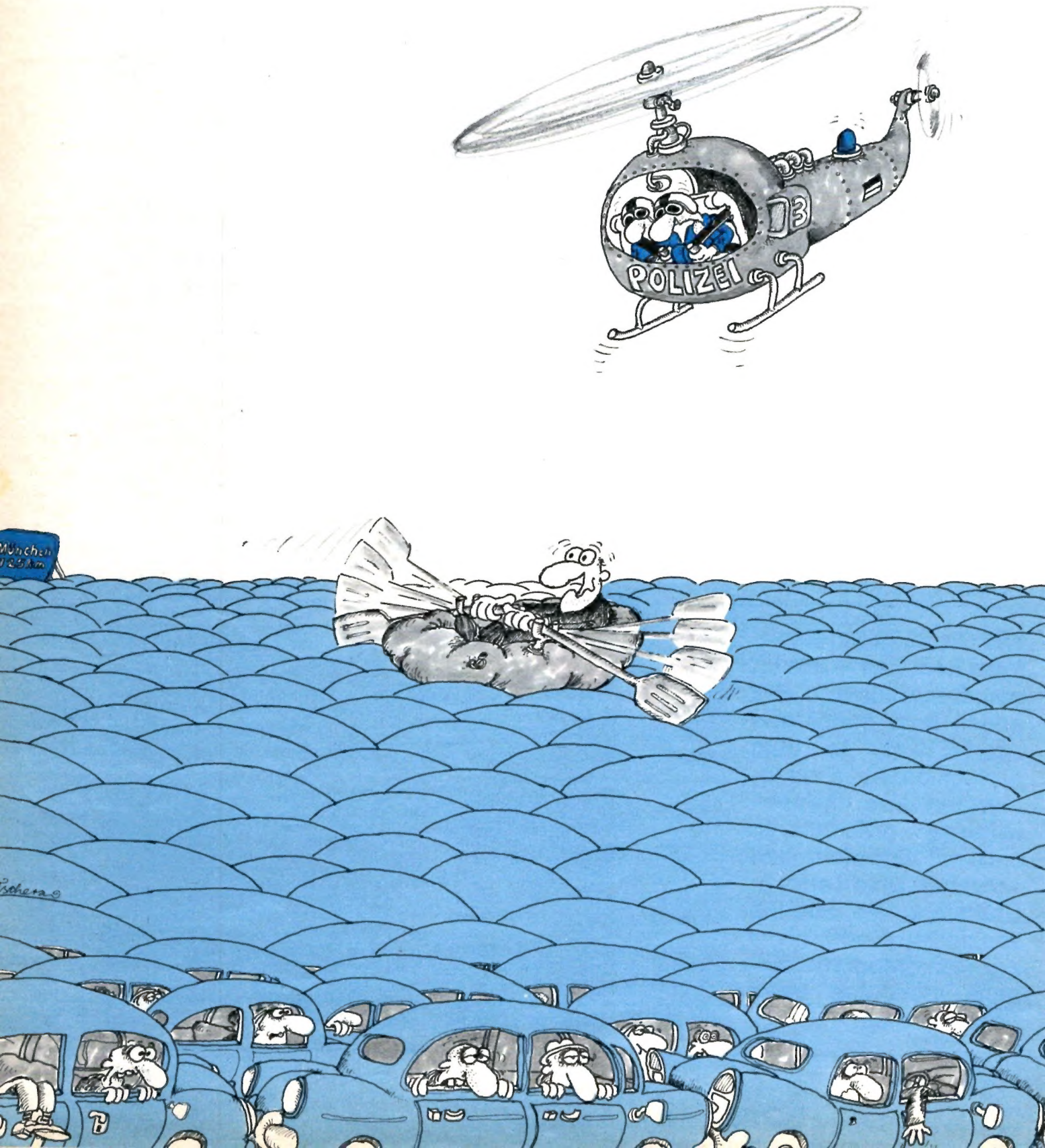
Wie Sie zu guten Rennfotos kommen — das ist das Generalthema des neuen auto motor und sport-Extras, in dem professionelle Rennfotografen ihre Meister-schüsse präsentieren und mit Erläuterungen versehen. Eine Kamera-Übersicht, die auf die speziellen Bedürfnisse der Rennfotografie eingeht, wird das Extra komplettieren.



CAR TOON

auto
motor
sport

Der Stau





Timex macht aktiv

Wasser, Sonne, Sand und harte Stöße – einer Timex macht das nichts. Weil Technik und Design eine perfekte Einheit bilden. Kaufen Sie sich eine Timex. Die geht mit Ihnen

durch dick und dünn, zeigt präzise die Zeit und sieht immer gut aus. Eine Timex ist ihren Preis wert.

Timex: 1 Jahr Vollgarantie.



DM 64,-* wasserdicht



DM 59,-* wasserdicht



DM 64,-* wasserdicht



DM 59,-* wasserdicht



DM 79,-* wasserdicht



DM 124,-* wasserdicht

120 Modelle von DM 29,-* bis DM 124,-*. In Deutschland und in über 100 Ländern der Welt. * Unverbindliche Preisempfehlungen.

Timex. Die Uhr stimmt. Im Stil. Im Preis. Und in der Technik.

TIMEX



Muß die Beck's-Flasche eigentlich grün sein?

Sie muß es nicht. Aber den meisten gefällt sie so. Wer allerdings behauptet, Beck's sei nur wegen seiner grünen Flasche so berühmt geworden, irrt sich.

Auf die Bahamas schicken wir Beck's

in klaren Flaschen, und es ist genauso berühmt.



Beck's ist Beck's.

Auch in der Dose.